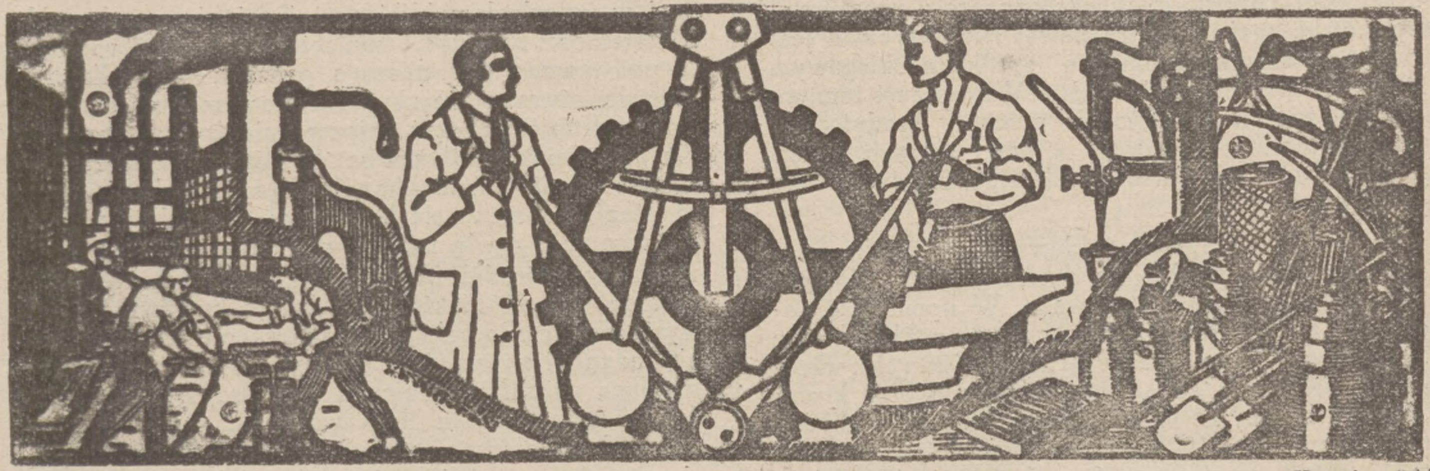
RYNEK METALOWY i MASZYNOWY

STAŁE DODATKI: „ELEKTRO- I RADJOTECHNIKA" • „POSTĘPY W PRZEMYŚLE" • „DZIAŁ SAMOCHODOWY „DZIAŁ BUDOWLANY, DRZEWNY I CERAMICZNY" • „DZIAŁ MASZYN ROLNICZYCH



Nr. 41 Poznań, 12 października 1929 Rok IX

PRZEDPŁATA kwartalna 4½ zł + 40 gr za dostawę franko w dom.

REDAKCJA i ADMINISTRACJA POZNAŃ, WIELKA 10. - TEL. 2277

Tygodnik abonować można na wszystkich pocztach w Państwie Polskiem.

Ceny ogłoszeń i inne warunki zamieszczone są na stronie ostatniej

Polityka Syndykatu
Polskich Hut Żelaznych wobec Zrzeszenia Hurt. Żelaza

(Korespondencja.)

Przez długi okres czasu charakterystyczną cechą cywilizacji amerykańskiej była *standaryzacja*, którą przyciągała uwagę opinji publicznej na mechaniczną reorganizację przemysłu. Lecz równocześnie z rozwojem fabrykacji i jej uproszczeniem drogą normalizacji następował rozwój organizacji kapitałów, wyraźnie zmierzający do wywierania decydującego wpływu na całokształt życia ekonomiczno-gospodarczego. Duch ten objął nietylko życie lokalne Ameryki, ale przeniósł się na teren międzynarodowy i począł odgrywać zadziwiającą rolę.

*

Oto niedawno doszło do porozumienia w sprawie ostatecznego określenia odszkodowań wojennych i długów. Zagadnienie to, dość skomplikowane, rozwiązane zostało nie przez dyplomatów, lecz przez finansistów, którzy postanowili, jak wiadomo, powołać do życia pewnego rodzaju bank międzynarodowy specjalnie dla wykonania przyjętego planu.

Hasło „w jedności siła" nigdy przed tem nie znajdywało tak silnego wyrazu, jak w tych właśnie fuzjach bankowych.

Śmiało można zatem stwierdzić, że mobilizacja kapitału jest dziś w rozkwicie i przybiera coraz potężniejsze rozmiary, z któremi nawet najzasobniejsze instytucje liczyć się muszą.

*

Ten ruch zdają się doceniać także i nasi hurtownicy żelaza. Ci ostatni widzą, jak wszyscy dokoła się łączą i przeczuwają, że ostateczny wynik ma dać siłę, zdolną oprzeć się konkurencji. W tendencji tworzenia karteli, centralnych biur sprzedaży wyrobów przemysłowych, oraz syndykatów, widzą eliminowanie kupiectwa celem bezpośredniego dotarcia do konsumenta. W komunikacie swym do prasy czynią jednak wyłom swoich poglądów w odniesieniu do Syndykatu Polskich Hut Żelaznych, który traktuje kupiectwo jako organy niezbędne dla rozwoju życia gospodarczego, uważając kupców żelaznych jako dalszy ciąg swojej własnej organizacji, zapomocą której może rozszerzyć pojemność rynku, co też leży w interesie hut, zrzeszonych w Syndykacie.

Najlepszym dowodem pożytecznej działalności Syndykatu Polskich Hut Żelaznych jest fakt, że zdołał on w krótkim stosunkowo czasie uporządkować zanarchizowane stosunki na polskim rynku żelaznym i zorganizować cały handel żelazem na nowych podstawach przy pomocy odpowiedniego zorganizowania odbiorców i w ten sposób doprowadził w krótkim czasie do opanowania i do skonsolidowania krajowego rynku. Dzięki prowadzeniu ostrożnej polityki cen, umożliwił Syndykat jak najpełniejsze wyzyskanie pojemności wewnętrznego rynku.

W całej swej działalności popiera Syndykat Polskich Hut Żel. wielką organizację Zrzeszeń Hurtowników Żelaza na terenie Rzeczypospolitej Polskiej, której to organizacji zrzeszone kupiectwo zawdzięcza jednolitość cen i gwarancję przy transakcjach kredytowych, gdzie obliga klientów są przez Zrzeszenie kontrolowane.

W całej swej polityce Syndykat Polskich Hut Żelaznych opiera się na powyższych organizacjach hurtowników, powołanych przezeń do życia i ma nietylko ustawiczną kontrolę nad działalnością tego kupiectwa żelaznego, lecz i nad sposobami i metodami ich pracy dla wyeliminowania spekulacji.

Ciężkie chwile
w życiu przemysłowca i kupca polskiego

Weksel! To krótkie słówko oznacza u nas niemal wszystko, bo egzystencję, a nawet życie. Weksel jest prawie wyłącznym płatniczym środkiem obiegowym dla naszego przemysłu i handlu. Weksel jest tem, co powoduje nadmiernie wysokie procenty kredytowe i tem, co komornika sądowego w mury starych przedsiębiorstw sprowadza, a właściciela z warsztatu pracy na bruk wyrzuca.

Cyfry, nawet cyfry urzędowych statystyk, mówią przerażającą mową i są dowodem t. zw. potęgującego się dobrobytu narodowego. W lipcu 1928 zaprotestowano 230 013 sztuk weksli na ogólną kwotę 47 miljonów i 594 tysiące. W grudniu 1928 roku wzrosła ilość protestów do 313 128 sztuk, z ogólną kwotą 67 milj. 68 tysięcy zł. W kwietniu br. mieliśmy 454 679 protestów na sumę 100 milj. 54 tysiące zł, w lipcu br. 506 713 sztuk, wartości 116 milj. 763 tysiące zł, a ostatnio donoszą telegramy, iż cyfra zaprotestowanej kwoty doszła do pół miljarda złotych („Chwila", 22. 9. 29).

Cóż nam te cyfry powiadają? Że ludność coraz bardziej ubożeje, jej siła płatnicza maleje z dnia na dzień, co odbija się w pierwszym rzędzie na kupiectwie, który to stan wskutek dziwnej polityki rządowej i niemożliwego fiskusu został wysunięty prawie poza nawias społeczeństwa. Upadłości poważnych firm mnożą się w zastraszający sposób, zdarzają się nawet wypadki samobójstw niezasłużenie zgnębionych i zrujnowanych handlowców.

Przypatrzmy się znowu statystyce, co ona nam mówi o upadłościach ogłoszonych. W roku 1927 było ich w całej Polsce 204, w r. 1928 — 288, a w pierwszych dwóch kwartałach br. zgłoszono 184 upadłości, lecz ilość ta nie jest ostateczną, bowiem brakują dane jeszcze z dziewięciu sądów grodzkich. W każdym razie przypuszczać można, iż rok obecny zakończy się okrągło czterystoma upadłościami.

Czy cyfry te nie są rzeczywiście przerażające? Dokąd ten stan eksterminacyjny potrwa i co stanie się z podstawowem źródłem dochodów państwowych?

Kupców, którzy wszędzie indziej stoją na pierwszem miejscu, u nas się ignoruje, gnębi, dusi podatkami i ograniczeniami, a taktyka ta wyrabia u ogółu przekonanie, dyskredytujące stan kupiecki.

Ilekroć razy — np. rząd ma zamiar podnieść taryfy przewozowe, w prasie — niestety — czytamy każdorazowo, „że kupcy napewno wyzyskają to w kierunku nowej gwałtowej podwyżki cen! To jest właśnie konsekwencja stawiania kupiectwa poza nawias potrzeby, z braku chęci wgłębienia się w faktyczny stan rzeczy. Autorzy takich notatek powinni wiedzieć, że w obecnej ciężkiej sytuacji kupcy nietylko nie podrażają swego towaru, ale często sprzedają go poniżej cen własnych, aby tylko uzyskać potrzebną kwotę na zapłatę podatków i terminowych weksli, o ile to wogóle jest możliwe. Także powinni wiedzieć, patrząc choćby tylko na Anglję, lub Amerykę, czem jest kupiectwo, kto jest tą siłą i potencją, wynoszącą te kraje ku szczytom kultury i bogactwa.

Doprawdy, prasa nasza powinna unikać w stosunku do kupiectwa wszelkich zdań, mogących wywoływać w umysłach publiki czytającej ujemne domysły o rzetelności i wartości kupiectwa polskiego, wiedząc, iż podstawową siłą naszego państwa jest tylko kupiectwo, stwarzające zbyt, tem samem ruch ogólny i życie. Kupiectwo jest najpoważniejszym czynnikiem dla państwowego bilansu handlowego. Wszelkie próby kształtowania bilansu handlowego poza kupiectwem są utopją. Zarzuca się kupiectwu, iż niedość należycie wypełnia swoją rolę w wymianie towarów z wewnętrznych źródeł produkcji, zapominając o takich faktach, jak, że niektóra produkcja krajowa nie jest wystarczającą do pokrycia zapotrzebowania, a nie jest nią jedynie i wyłącznie przez mylne stawki celne, protegujące niemal zagraniczną wytwórczość, ze szkodą domowego przemysłu. Naprzykład stan polskiego przemysłu lakierniczego, czekoladowego, cukierniczego i chemicznego są między wielu innemi dowodem niezrozumienia potrzeby ze strony czynników miarodajnych. Ale w takich razach trudno zarzucać handlowcom brak celowej i patrjotycznej pracy, gdy do kupna zagranicznych wytworów są koniecznością zmuszani.

Nie możemy zaprzeczać, że jak w każdym innym zawodzie, tak i w kupieckim zespole znajdują się jednostki mniej skrupulatne, nie pojmujące nawet własnego interesu, których kalkulacja, przy porównywaniu towaru krajowego i zagranicznego jest polityką doraźnych zysków. Lecz w tym kierunku organizacje nasze już rozpoczęły pracę, starając się wpoić u wszystkich członków szczytną tradycję godności kupieckiej.

Związki nasze może narazie nie zajmują się jeszcze dość wybitnie zwalczaniem nieuczciwej konkurencji, zwalczaniem szkodliwego etatyzmu itd., lecz i w tym kierunku działalność rozwiniętą być musi i będzie. Jeżeli państwo zetatyzowało w 90 procent cały obieg pieniężny, mając przymusowe wkładki w Banku Gospodarstwa Krajowego i P. K. O., to niszczy w ten sposób inicjatywę prywatną, a brakiem gotówki i kredytów uniemożliwia egzystencję krajowej produkcji.

W ostatnich dniach ukazały się na polskiem niebie życia gospodarczego odosobnione jaskółki, wróżące niejako stalszą pogodę. Liczba wystawianych weksli nie powiększa się, ilość protestowanych pozostaje na wrześniowej wyżynie, bilans handlowy stał się aktywnym, to też i wiara w lepszą przyszłość nanowo wzrasta. Wreszcie, także z ostatnich mów p. min. Kwiatkowskiego nabraliśmy przekonania, że sfery rządzące wchodzą na nową drogę pojęć o etatyźmie państwowym i o nieodzowności popierania prywatnej inicjatywy w przemyśle i handlu. Miejmy przeto uzasadnioną nadzieję, że po gromnych chmurach niebo rozbłękitnieje, a wypogodzony dzień energję naszą do nowych czynów podniesie. Nie wolno nam zniechęcać się i tonąć w potoku oskarżeń, ale musimy z zapałem i wiarą w siebie chcieć się wydźwignąć z pod tłoczącego nas brzemienia i zespoloną wolą usunąć zapory, jakiekolwiek one są.

Niech każdy z nas powtarza sobie dwa krótkie słowa: „Ja chcę", bo nie egzystuje taka moc, któraby się im przeciwstawić mogła!

Zetge.

B. SIKORSKI.

Handel a kartele

(Ciąg dalszy.)

I. Moment specjalny. W Polsce, nie posiadającej należytego stanu średniego, nieracjonalne jest wyjęcie czynności rozdzielczej z rąk szerokich warstw kupieckich i oddanie jej kilku biurom rozdzielczym. Szkodliwość staje się wprost zabójczą dla samodzielności gospodarczej, jeśli eliminowanie to ma miejsce na rzecz biur sprzedaży położonych zagranicą, pomijam przytem względy fiskalne i inne. Potęgują się w ten sposób zastępy proletarjatu miejskiego i przyspiesza się zanik zwłaszcza średnich i drobnych miast.

II.

II. Moment postępu. Wspomniałem, że handel jest gwarancją dynamiki, gwarancją postępu, tym szczupakiem, który ruchliwością swoją powoduje zdrowie i rozrost karpia czyli przemysłu. Fakt, że kupiec jest najlepiej zorjentowany co do możliwości konsumcyjnych, powoduje, że handel finansuje to, na co istnieje największy popyt, wskutek czego skłania produkcję do wytwarzania przedmiotów, mających w danej chwili zapewniony byt. Przy zmonopolizowaniu skartelizowanej produkcji ma kartel potrzeby badać i uzależniać produkcję do życzeń konsumentów, ale naodwrót zmusza odbiorców do konsumowania tego, co wytworzył. Dowodów na fakt ten daje monopol w dostatecznej ilości. Stałe i dokładne śledzenie konsumcji powodują ponadto, że handel najlepiej zna możliwości rozszerzenia się zbytu i sam zamienia się na producenta, gdyż widzi, że nowa placówka ma zapewnione powodzenie; każda taka nowa placówka siłą rzeczy musi być nowocześniejszą, a tem samem sprawniejszą od starych placówek. Wejście nowego konkurenta jest oczywiście nieprzyjemne starym placówkom wytwórczym, gdyż zmusza je również do usprawnienia i intensyfikacji, ale tylko w ten sposób gwarantuje się najszybsze tempo postępu.

Przy skartelizowaniu pewnej dziedziny przemysłu i wyeliminowaniu handlu, niknie oczywiście powyższy moment niepokoju, ginie stała groźba nowego konkurenta, korzyści odnosi sam kartel, a przez zatamowanie postępu ponosi straty całe społeczeństwo.

III. Korzyść czy strata konsumenta. Jako konsumenta traktuję tu całe rolnictwo, resztę nieskartelizowanych producentów włącznie rzemiosła i szerokie rzesze pracowników tak fizycznych jak umysłowych, a więc wszystkich, stojących poza obrębem skartelizowanych dziedzin. Handel stoi w służbie u klienta, najlepiej to określa niemieckie „Dienst am Kunden". Służby swej nie spełnia kupiec należycie, jeśli klienta źle, to znaczy drogo obsługuje. Obowiązek dobrego obsługiwania siłą rzeczy więc żądać musi kupiec od swego dostawcy, to jest dobrego i taniego towaru.

Przemysł tak długo jest prężny i gibki, że tak potem sługą wobec klienta, dopóki wie, że konkurent mógłby tę służbę spełnić lepiej. Dąży więc do takiej konstrukcji, ażeby wyzbył się wszystkich konkurentów i wtenczas klient przestaje być panem, a dostawca przestaje być sługą. Monopol jest formą wytęsknioną dla dostawcy, w której staje się panem a kartel najwięcej do niego zbliżoną postacią. Przy kartelizacji odrazu kupiec przestaje być wyłącznym sługą klienta, a otrzymuje dwóch panów: klienta i kartel. Klient, nie stykający się bezpośrednio z panem kartelem, nie widzi żadnej zmiany i żąda po staremu usług, do których się przyzwyczaił i których w nowoczesnem państwie ma prawo żądać. Kupiec, nie mający więcej prawa wyboru, nie może żądaniom klienta zadośćuczynić, a przyzwyczajony do służby klienta, wywiera raczej nacisk na kartel i natrafia na groźbę wykluczenia od dostawy towaru. Jeśli monopolistą jest państwo, to można jeszcze zrozumieć, że tak konsument a tem więcej kupiec poddają się monopolistycznemu rygorowi, jeśli jednak monopolistą staje się grupa prywatnych kapitalistów, i, co się u nas najczęściej zdarza, kapitalistów zagranicznych, to trudno wymagać od całego społeczeństwa, ażeby się niewoli takiej oddało. Jeśli więc dotąd konsumenci głosu swego nie podnieśli, nie należy się wcale dziwić, gdyż handel sam nie orjentuje się jeszcze należycie w sytuacji.

Dobrze płatni obrońcy karteli wysuwają tezę, że handel jest za drogim sługą konsumenta i koncentracją kartelizacyjną usuwa tego zbyt drogiego i rzekomo nieudolnego pośrednika. Argument ten, wysuwany w Polsce ma to specjalne znaczenie, że przy polskiej psychozie antikupieckiej powoduje, iż tak czynniki rządowe jak prasa i całe społeczeństwo przejmuje względnie bezkrytycznie argument ten. Kardynalne znaczenie dla zbadania słuszności tego zarzutu ma studjum kształtowania się cen w skartelizowanych przemysłach. Studjum to wykazało zaś, że poziom cen na przedmioty skartelizowane nietylko że po skartelizowaniu nie spadał, ale nawet w okresie kryzysów i ogólnej zwyżki cen kształtował się zwyżkowo. Jeden tylko z tego można wyciągnąć wniosek: albo kartel brał superzyski, albo jego organizacja jest droższa od pośrednictwa handlu. Obojętne zaś, co z tych dwóch momentów jest powodem zwyżki, pozostaje tylko jedno: strata konsumenta. Jeśli bowiem w okresach depresyjnych zwłaszcza dla budownictwa mogą zaistnieć podwyżki cen cementu z 37 na 75 zł. za tonę, to najmisterniej zbudowana argumentacja nikogo nie przekona, że dla zapewnienia nadzysków kartelowi cementowemu, wolno chociażby o 1 proc. podwyższyć koszty budowlane, a wzrosły one niestety o więcej niż 1 proc. Więc chcąc mnożyć przykłady można stwierdzić, że zwyżka cen skartelizowanych odbija się ujemnie na sile konsumcyjnej całego społeczeństwa, a specjalne straty przynosi pozostałym nieskartelizowanym warsztatom produkcyjnym, w pierwszej linji więc rolnictwu i wszystkim tym dziedzinom produkcyjnym, dla których skartelizowany produkt jest surowcem. W stanie takim będzie Polska za ceny dumpingowe eksportowała swoje surowce, ale przemysł przetwórczy, chociażby także skartelizowany, to zdoła sobie jedynie na wewnętrznych odbiorcach odbić wysokie koszty, nigdy jednakże nie będzie mógł konkurować z przemysłem zagranicznym.

Nikt inny jak prezes związku przemysłu amerykańskiego ostatni stwierdził, że Amerykanie nie przez kartele ale przez jak najściślejszą pracę z handlem spowodowali stabilizację cen i spowodowali rozwój tak przemysłu jak handlu. Znawcy zagadnień kartelowych jak Liefman i Seitzow również stwierdzili, że kartele i trusty nie usuwają przesileń, ale je pogłębiają, dbając jednostronnie i na najbliższą przyszłość o swe zyski. W systemie wolnej konkurencji czynnikiem wyrównawczym między produkcją a konsumcją i konsumentem przechyla on zwykle szalę na rzecz konsumenta, jako organizacyjnie słabszego. Nie czyni

on to z jakichkolwiek charytatywnych uczuć, ale automatycznie w roli służby dla klienta, to jest w poszukiwaniu najtańszego źródła. Dlatego też starania polityki kartelowej idą w kierunku ubicia jakiegokolwiek outsidera, który niższą ceną chciałby konkurować ze skartelizowanemi przedsiębiorstwami.

IV. Uniezależnienie od zagranicy. Osobno należy rozpatrzyć celowość wchodzenia polskich karteli do karteli międzynarodowych, w którym to ruchu widzi się nieraz wyłącznie korzyści.

W obu tych polskich przemysłach dominujące znaczenie mają Niemcy i biura sprzedaży, rozdziału i kalkulacji cen napewno nie w Polsce, ale w Niemczech będą się znajdowały. Wątpię również, czy przy innych międzynarodowych kartelach, do których się polskie kartele przyłączą, wpływ i decyzja przejdą w ręce polskie, przyczem należy się obawiać, że obce czynniki nietylko wykonywać będą funkcję zbytu na terenie zagranicznym, ale opanują ją nawet na terenie Polski, eliminując do reszty polski handel. Jeszcze gorzej odbije się to na poziomie cen; międzynarodowe czynniki bowiem z reguły próbują dla zdobycia dalszych otwartych rynków światowych odbić się na skartelizowanych rynkach zamkniętych.

W sposób ten Polska może się oczywiście dostać do międzynarodowych karteli, ale w nich nie będzie podmiotem, tylko przedmiotem. Za ich pomocą Polska napewno swój przemysł nie zróżniczkuje i rozbuduje, ale spadnie do poziomu dostarczyciela surowców. Niezmiernie trafne było też przytoczenie przez prof. Caro na ostatnim Zjeździe Ekonomistów, wypowiedzenia jednego ze znakomitych uczonych niemieckich, który dążenie silnych i słabych państw do kartelu, zwłaszcza międzynarodowych, określił w ten sposób, że jeśli wilki dążą do wolności, to są wilkami, a jeśli barany dążą do tejże wolności, to są niczem więcej, jak tylko baranami.

Jeśli więc handel, rozpatrzywszy całe zagadnienie kartelowe, uważa, że powinien przedsięwziąć pewne kroki obronne, to podejmuje je oczywiście we własnym interesie, ale siłą rzeczy robi to również dla szerokich rzesz konsumentów. Na ostatnim zjeździe handlu niemieckiego w Monachjum podkreślił prof. Schumpeter starą prawdę: „natura handlu jest walką o tani towar". W państwach o silnie rozwiniętym handlu równowaga między interesami karteli a konsumentów nie tak łatwo zostanie zachwiana, gdyż kartel, jeśli wogóle powstanie, to nie może nabrać monopolistycznego charakteru i musi się ograniczyć w rzeczywistości do normalizacji i ulepszenia wytworu, a zbyt pozostawia handlowi i o cenie nie może jednostronnie decydować.

(C. d. n.).

W przededniu utworzenia Naczelnej Rady Gospodarczej

Artykuł 68-my naszej konstytucji przewiduje powołanie do życia Naczelnej Izby Gospodarczej, której jednakże dotąd nie utworzono, pomimo nieomylnego pewnika jej potrzeby i pomimo istnienia tej instytucji w innych państwach europejskich, jak Niemcy i Francja, gdzie wykazały już one swoją żywotną celowość. U nas rozproszono zagadnienia gospodarcze po różnych, niemal wszystkich ministerstwach, tworząc przy nich najrozmaitsze komisje, rady i komitety, niezharmonizowane i niejednokrotnie zwalczające siebie wzajemnie. Dość powiedzieć, że przy Ministerstwie Handlu i Przemysłu istnieje Rada Przemysłowo-Handlowa, Komitet Celny, Komisja Traktatowa, Centralna Komisja Przywozowa, Rada Rzemieślnicza, Rada Naftowa, Komitet Popierania Przemysłu Ludowego i pięć innych komisyj do spraw szczególnych. Tyle luźnych ciał gospodarczych jest przy tem jednem Ministerstwie, a przy wszystkich innych jest ich także po kilka. Rząd zrozumiał wreszcie, że przy tak rozbieżnej pracy nie będzie mógł nigdy ująć należycie całokształtu gospodarczych zagadnień, to też zwołał do Warszawy na dzień 7 i 8-go bm. delegatów Izb Przemysłowo-Handlowych do narad i prawdopodobnie zjazd ten zapoczątkuje pracę nad utworzeniem stałej Naczelnej Izby Gospodarczej, której zebrania plenarne będą odbywały się tylko sporadycznie i do której wejdą wszystkie po ministerstwach rozrzucone komisje i rady, oraz prezydjum.

Konferencja delegatów Izb Przemysłowo-Handlowych z Rządem rozpoczęła się w Ministerstwie Handlu i Przemysłu, pod przewodnictwem p. ministra inż. Kwiatkowskiego. Przy stole prezydjalnym oprócz p. prem. Świtalskiego i ministra p. Kwiatkowskiego zajęli miejsce także pp. min. Ref Roln. Staniewicz, min. Komunikacji Kuehn, kier. Min. Skarbu Matuszewski, min. Robót Publ. Moraczewski, min. Pracy Prystor, wicem. Przem. i Handlu Doleżal, prezes Banku Polskiego Wróblewski, oraz dyrektorowie departamentów, naczelnicy wydziałów Ministerstwa Skarbu, oraz Przemysłu i Handlu. W obradach bierze udział liczne grono najwybitniejszych przedstawicieli naszego życia gospodarczego z panem prezesem Związku Izb Polskich, oraz prezesem Izby Przemysłowo-Handlowej w Warszawie, inż. Klarnerem na czele. Otwarcia zjazdu dokonał p. min. Kwiatkowski, poczem przemówienia wygłosili: prezes Rady Ministrów dr. Świtalski, oraz p. min. inż. Kwiatkowski. Przemówienie ostatniego przyjęto długotrwałemi oklaskami i powstaniem wszystkich obecnych, którzy tym sposobem zamanifestowali uznanie dla pracy p. ministra. Następnie przemawiał p. inż. Klarner.

Po tych inauguracyjnych przemowach nastąpiło odczytywanie referatów pp. dr. Rose, dyr. Wartalskiego, p. inż. Klarnera, poczem zabrał głos p. min. Moraczewski, podkreślając wielką złożoność problemu budowlanego. Następnie referował p. Drzewiecki o „prawidłowej organizacji jako czynnika postępu". Na tem zakończono pierwszy dzień obrad.

W drugim dniu zjazdu wygłosili referaty pp. dr. F. Hilchen, dyr. Nosowicz, dr. Roger Battaglia, min. Matuszewski, prof. A. Chełmoński i P. Szczerbiński. W wywiązanej dyskusji nad referatami zabierało głos wielu delegatów, między nimi pp. dr. Sachs i prezes Minkowski.

Po referacie p. Szczerbińskiego zabrał głos p. min. Kwiatkowski. Dziękując zebranym za uczestniczenie w obradach i pracę stwierdził, że konferencje te, odbywane rokrocznie, osiągają coraz wyższy poziom. Pan minister, zwracając się do Izby Przemysłowo-Handlowej warszawskiej, jako naczelnej Izby prosił,

aby Izba warszawska, w porozumieniu z resztą Izb, oraz ze sferami gospodarczemi w ciągu dwóch do trzech miesięcy opracowała i skrystalizowała swe wnioski w sprawie ustawy o Naczelnej Radzie Gospodarczej, oraz ustawy kartelowej. Pan Minister wyraził nadzieję, że sfery gospodarcze nie będą wymagać od Rządu rzeczy nieziszczalnych, gdyż rozumieją, iż gdyby przedstawiciele tych sfer znaleźli się na stanowisku Rządu nie mogliby więcej dać, aniżeli mogą.

Tak więc początek utworzenia rychłego Naczelnej Rady Gospodarczej jest już zrobiony. Teraz Izby Przem.-Handlowe winny w interesie sprawy kooptować wybitne siły ekonomiczne i gospodarcze i z pominięciem biurokratycznego szablonu wejść w sedno narodowej gospodarczej potrzeby. *Zetge.*

To i owo w krótkich słowach

FUZJA „FERRUM" — ZIELENIEWSKI.

W dniu 30. ub. m. odbyła się nadzwyczajne walne zebranie spółki akc. „Ferum" w Katowicach należącej do koncernu Oberbedarf Friedenshuette-Ballestrem. Na zebraniu tem uchwalono podwyższyć kapitał akcyjny Spółki z 4.000.000 zł. do 15.000.000 zł. Wyłącznym celem tej operacji jest nabycie większości kapitału akcyjnego firmy Zieleniewski oraz 90% kapitału akcyjnego Spółki Akc. Suchedniowska Fabryka Odlewów i Huta Ludwików.

Większość akcyj Zieleniewskiego była w posiadaniu grupy banków, do której należą: Oesterreichische Credit-Anstalt fuer Handel und Gewerbe w Wiedniu oraz Bank Handlowy i Bank Dyskontowy w Warszawie. Reprezentanci tych banków wejdą także do Rady Nadzorczej spółki akcyjnej „Ferrum".

Firma Zieleniewski posiada wielką fabrykę wagonów w Sanoku, odlewnię żelaza i fabrykę budowy maszyn i mostów w Krakowie, oraz odlewnię we Lwowie. Poandto Zieleniewski jest właścicielem przedewszystkiem Sp. Akc. Babcock — Zieleniewski, dawniej Fitzner i Gamper.

Suchedniowska Fabryka Odlewów i Huta Ludwików, Spółka Akc., posiada w Suchedniowie, względnie w Kielcach odlewnię, szczególnie dla odlewów drobnych i emaljowych, poza tem zakłady do emaljowania i cynkowania blachy oraz do fabrykacji maszyn rolniczych.

WYDZIERŻAWIENIE RZĄDOWEJ WYTWÓRNI PRZEDSIĘBIORSTWU PRYWATNEMU.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu, wydzierżawiło Towarzystwu Zakładów Metalowych B. Hantke państwową blachownię pod Częstochową za cenę 60.000 zł. rocznie.

WAŻNA TRANSAKCJA W GDAŃSKO-POLSKIM KONCERNIE ŻELAZA.

Znana wielka firma niemiecka Deutsche Eisen Handel A. G., która posiada pewne udziały w „Gdańsko-Polskim Koncernie Żelaza" sprzedała swe udziały jednemu z wielkich przemysłowców polskich, którego nazwiska prasa gdańska nie wymienia.

„Gdańsko-Polski Koncern Żelaza" jest największym koncernem polskim dla handlu żelazem.

SOLIDNE WYKONANIE NOWYCH SAMOLOTÓW

Zakłady mechaniczne E. T. Laśkiewicz w Lublinie wykonują jak wiadomo aparaty pasażerskie typu „Fokker 8. VII".

Są to samoloty luksusowe zaopatrzone we wszelkie najnowsze udoskonalenia. Wykonanie tych aparatów jest tak solidne i precyzyjne, że nawet firma „Nederlandsche Fliegtuigenfabryk Fokker" w Amsterdamie zakupiła w firmie E. T. Laśkiewicza w Lublinie samolot 10-osobowy (8 pasażerów i 2 osoby) rodzaju pasażerskiego z motorem „Wright".

Aparat został przysposobiony do odlotu z Warszawy na 28 bież. miesiąca.

KONCENTRACJA W PRZEMYŚLE.

Pomiędzy Sp. Akc. fabryki Portland-Cementu „Szczakowa" i Goleszowską fabryką Portland Cementu S. A. z jednej strony a Tow. fabryk Portland-Cementu „Wysoka" Sp. Akc. i Tow. Akc. fabryki Portland-Cementu „Wołyń" S. A. z drugiej strony — zawarta została umowa, stwarzająca ścisłą wspólnotę wymienionych interesów 4 tow. i stanowiąca dalszy istotny postęp w dziedzinie konsolidacji polskiego przemysłu cementowego.

Również i 3 koncerny naftowe „Standard Nobel", „Małopolska" i „Limanowa" zamierzają połączyć swe organizacje sprzedaży detalicznej w jedną całość, co pozwoli osiągnąć znaczne oszczędności handlowe i administracyjne.

SYNDYKAT RUR ŻELAZNYCH ROZSZERZA SIĘ.

Odbywają się obecnie rokowania o porozumienie wszystkich fabrykantów rur izolacyjnych. Dotąd egzystował syndykat pomiędzy firmami: Sp. Akc. Przem. Elektrotechnicznego Stanrey w Warszawie i Górnośląska Fabryka Rur izolacyjnych w Krakowie, posiadające wspólne biuro sprzedaży „Centrorur". Starania idą w tym kierunku, aby do syndykatu przyłączyły się także firmy: Inż. Kazimierz Patzer w Warszawie i Fabryka Kabli w Krakowie, która mniejwięcej przed sześciu miesiącami rozpoczęła sprzedaż t. zw. rur bergmanowskich.

INWESTYCJE W GDYNI.

W tych dniach ustanowiony został dźwig przy magazynach niedawno powstałej „American Scantic Line".

Łuszczarnia ryżu w Gdyni ma nabyć na własność większy statek transoceaniczny, na którym będzie sprowadzać na własną rękę ryż wprost z Indyj.

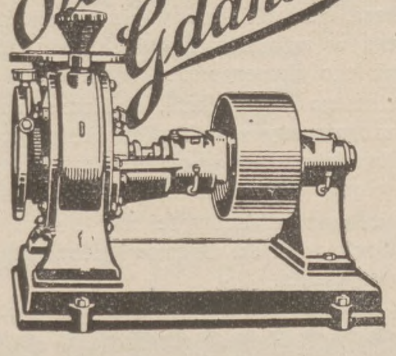
ZAWIADOMIENIE!

Ze względu na to, że zajdą jeszcze różne zmiany w odznaczeniach firm jakie wystawiały na P. W. K. zmuszeni jesteśmy odłożyć podanie spisu odznaczonych przedsiębiorstw do następnego numeru naszego czasopisma. Uczyniliśmy to na życzenie kilku firm, których odznaczenia zbada w tym czasie i ewtl. uzupełni komisja orzeczeniowa.

Numerem specjalnym, poświęconym opisom i firmom odznaczonym na P. W. K. będzie zatem jeden z najbliższych numerów.

Firmy, które dotąd nie podały nam jeszcze Swych opisów, odznaczeń i ewtl. ogłoszeń do tegoż numeru, zechcą więc skorzystać z nadarzającej się sposobności i niezwłocznie zgłosić Swój udział w wydaniu tego nadzwyczajnego numeru.

Stocznia Gdańska



7972

Pompy wirowe

dla wszelkich celów i wszelkich mocy

Gdańsk, Werftgasse 4, tel. 23-441
Warszawa, Jasna 11 m 5, tel. 99-18,
Łódź, Traugutta 9, tel. 41-83,
Poznań, Słowackiego 18, tel. 77-85,
Kraków, Wiślna 12, tel. 30-49,
Katowice, ul. Wita Stwosza 3, tel. 27-10,
Lwów, Podleskiego 7, tel. 48-88,
Lublin, Krakowskie Przedmieście 56 m 8, tel. 9-62,
Równe, 3-go Maja 50, tel. 307,
Wilno, Jagiellońska 9 m 12, tel. 8-84.

ST. GRABIANOWSKI

BIURO INŻYNIERSKIE
i DOM TECHNICZNO - HANDLOWY

Poznań	Katowice	Bydgoszcz
Plac Wolności 14 a	ul. Słowackiego 24 (dom własny)	ul. Dworcowa 66
Tel. 4010 i 4011	Tel. 1321 i 1322	Tel. 912

Poleca do dostawy ze swoich składów w Poznaniu i Bydgoszczy oraz z reprezentowanych hut:

Blachy, pręty, rury, druty, miedziane, mosiężne, aluminiowe, ołowiane, cynkowe i inne

Metale: Cynę Banca, cynę do lutowania, metale białe łożyskowe, antymon, miedź, ołów, cynk, aluminium hutniczy i przetapiany.

Rury: kotłowe, ciągnione, spawane, gazowe, czarne i ocynkowane, łączniki lano-kute.

Żelazo: sztabowe, formowe, blachy żelazne.

Pędnie: wałki transmisyjne, łożyska samosmary, wieszaki, sprzęgła, koła pasowe.

Pasy: skórzane i z sierści wielbłądziej, troki, wosk do pasów, łączniki.

4505a

NIKLOWANIE

chromowanie
mosiądzowanie
kadmowanie i t.d.

Kompletne urządzenia

Wszelkie aparaty i artykuły
Sole preparowane

7257 ◆ 7568z

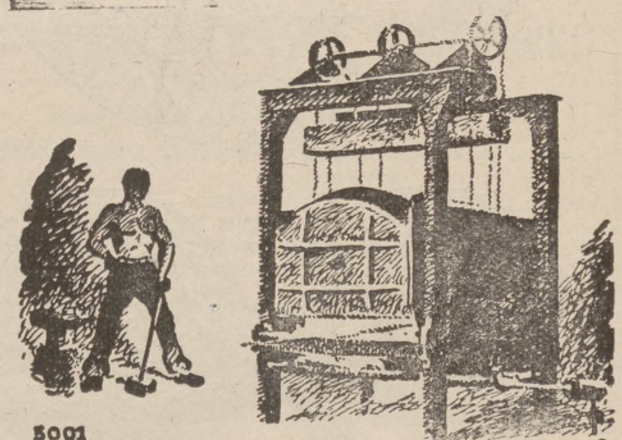
ZAKŁADY LANGBEIN-PFANHAUSER
S. A.
Lipsk — Wiedeń

Generalne przedstawicielstwo i skład:

STANISŁAW COHN
Warszawa, Senatorska 36

Schilde

Piece Przemysłowe



5001

Regulowanie i kontrolę temperatury

uskutecznia się przy

Schilde'go Piecach Przemysłowych

z **jednego** miejsca i zapomocą **jednego** wentyla.

Schilde'go Piece Przemysłowe pracują bez wentylatora i dmuchadła w połączeniu z dalekonośną instalacją gazową wedle systemu bezpłomiennego spalania powierzchniowego.

Prosimy żądać naszego druku informacyjnego W. Z. 667.

Benno Schilde, Maschinenbau-Akt.-Ges., Hersfeld (H.N.)
Biuro filjalne: Breslau, (Wrocław) Lothringerstr. 9, telef. 35353.
7554

KORNEL MAKUSZYŃSKI — A P. W. K.

Dowiadujemy się, że na jednem z najbliższych posiedzeń poznańskiej Rady Miejskiej pojawi się wniosek o wyznaczenie znanemu publicyście Kornelowi Makuszyńskiemu dożywotniej honorowej pensji z funduszów gminy, a to za jego wybitną i owocną propagandę około spopularyzowania Powszechnej Wystawy Krajowej. Pensja ta będzie wynosić przypuszczalnie 500 zł. miesięcznie.

NIEMIECKA OFERTA NA ODBUDOWĘ MOSTÓW W RUMUNJI.

Rumuńskie Ministerstwo Robót Publicznych studjuje ofertę jednej z firm niemieckich na odbudowę 84 mostów żelaznych na szosach rumuńskich. Oferta wymienia 450 miljonów lei, jako sumę za wykonanie robót, proponując 4—5 letni termin wykonania. Przy pracach konstrukcyjnych zatrudnionych ma być 75 proc. robotników rumuńskich.

NOWY DOK W STOCZNI GDYŃSKIEJ.

Przed kilku dniami zainstalowany został w stoczni gdyńskiej specjalnie sprowadzony nowy dok, który pozwoli na przeprowadzenie w Gdyni poważniejszych remontów statków.

POCISK RAKIETOWY.

Jak donoszą dzienniki, znany pirotechnik niemiecki prof. Obert zamierza w najbliższych dniach dokonać ciekawego i niezwykle śmiałego eksperymentu wystrzelenia w przestrzeń pocisku rakietowego o sile rzutu, obliczonej na przebycie 50 km. Pocisk zaopatrzony został w specjalny spadochron, który mu umożliwi lądowanie w pobliżu miejsca, z którego zostanie wystrzelony. Dla wykonania swego eksperymentu Obert wybrał jedną z miejscowości nad Bałtykiem. Ministerstwo Komunikacji udzieliło Obertowi zezwolenia na dokonanie tego eksperymentu.



.trawione,
drukowane,
tłoczone
i lane.

RYTOWNICTWO MASZYNOWE.

TORUŃSKA FABRYKA SZYLDÓW i STEMPLI

H. RAUSCH Toruń ul. Mostowa 16 Tel. 14-09

Największa w kraju fabryka szyldów metalowych trawionych.

7312

Pierwsza Krajowa Fabryka Wyrobów Ściernych

Tow. Kom. HAEBERLE i SPÓŁKA

GRODZISK MAZOWIECKI

Poleca do wszelkich celów przemysłowych pierwszorzędnej jakości:

Tarcze ścierne: zwykłe i fasonowe

elektrokorund, silicium-carbid

Minerały w ziarnach: szmergel gwarantowany Naxos I gat., silicium-carbid, krzemień, elektrokorund, kwarc, szkło i t. d.

Płótna i papiery ścierne: szmerglowe, krzemienne, silicium-carbidowe, elektrokorundowe, szklane, kwarcowe z nasypką granitu itd.

Naturalny pomeks w kawałkach i mielony.

Pilniki ścierne. **Osełki** do kos.
Płytki „ **Pastę** do wentyli.
Segmenty „ **Pastę** do ostrz. brzyt.
Proszek do czyszczenia noży.

SKŁADNICA w POZNANIU, Plac Wolności 13, telefon 62-35.

7320 5652

Filce

techniczne od 1 do 100 m/m grube, do wszelkich celów

tarcze filcowe

każdego rozmiaru, do polerowania szkła, luster, mosiądzu, aluminium, żelaza i t. p. wogóle wszelkiego rodzaju filce dostarcza po cenach fabrycznych:

7392

R. KUNERT i S-KA T. z o. p. POZNAŃ

ul. Woźna 12, tel. 29-21 i 55-38 pryw.

5898j

Fabryka Wyrobów Kuto-Prasowanych

›PRASOMŁOT‹

Sp. z ogr. odp.

WARSZAWA, SZCZĘŚLIWICKA 11.

Podkowy, hacele, zębce, klucze, sztyfty do młocarń oraz wszelkie części do maszyn w wyrobach kuto prasowanych, walcowanych i tłoczonych.

7562

Surówkę lejarską

o następującej analizie

N. 0	3- 4%	0,75-1,25%	0,4-0,7%	do 0,03%
N. 1	2,3- 3%	„ „	„ „	0,04%
N. 2	1,7-2,3%	„ „	„ „	0,05%
N. 3	0,5-1,7%	„ „	„ „	0,08%

produkcji hut

„Częstochowa i Katarzyna“

polecają

Modrzejowskie Zakłady Górniczo-Hutnicze Sp. Akc.

7705 **Sosnowiec.**



Włocławskie Młotownie Parowe i Fabryka Osi

J. SZWARC we Włocławku

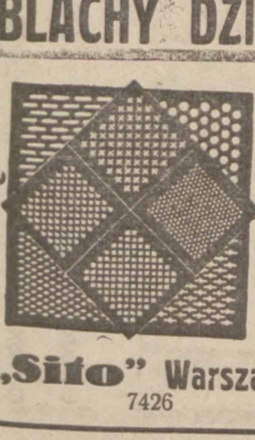
ZIEMIA WARSZAWSKA

dostarczają w najprecezyjniejszem wykonaniu:

OSIE toczone do wozów i platform wszelkich typów
„ „ „ „ pożarowych
„ „ „ powozów i bryczek z łapami, oliwne i smarowne
„ „ „ lokomobil proste i kolanowe
„ „ „ przyczepek samochodowych.

5445

BLACHY DZIURKOWANE (SITA)



dla przemysłu żelaznego, cementowego, papierniczego, kopalnianego, chemicznego, dla rolnictwa, cukrownictwa, młynarstwa, fabryk krochmalu, gorzelni i browarów, do wszelkich urządzeń i aparatów technicznych, oraz blachę ażurową do celów budowlanych, ozdób itp. Wykonywa z wszelkich materjałów w dowolnych rozmiarach i grubości

Wytwórnia Blach Dziurkowanych

„Sito“ Warszawa, Dobra 86, telefon 1-92

7426

EMALJERNIA

Fabryka Szyldów Emaljowanych

Spółka z ogran. odpow.

KRAKÓW

ulica Dietlowska 81

Telefon nr. 47-39.

Jedyna w Kongresówce i Małopolsce.
Cenniki wysyłamy na żądanie.

7208



Zapytania w sprawie krajow. źródeł dostawczych

Pośrednictwa między jedną a drugą stroną podejmujemy bezinteresownie. Jedynie na koszty utrzymania specjalnego biura dla tych spraw i pokrycia bardzo licznej codziennej korespodencji należy zapłacić za każde ogłoszone zapytanie 2.— zł., które to zapytanie będzie następnie ogłaszane aż do wpłynięcia oferty. Firmy zaś, zgłaszające się na zapytania, wpłacają na każde zapytanie 1.— zł. Firmy zagraniczne płacą za każdą informację 2 fr. szwajc., z Niemiec 2.— RM. — Firmy, mogące dostarczyć jakiekolwiek objekty zgłoszone do naszego działu informacyjnego, zechcą jaknajwięcej z tego działu korzystać, gdyż mamy liczne potwierdzenia, że przez nasz dział informacyjny doszły już do skutku niejedne poważne transakcje. **Zaznaczamy jeszcze jaknajwyraźniej, że odpowiedzi dajemy jak i zapytania przyjmujemy jedynie od stałych abonentów pisma.**

Nr. 4904. firmy, wyrabiającej maszynki do ostrzenia kos gospodarskich.

Nr. 4967. firmy niemieckiej, posiadającej młocarnie motorowe, motory naftowe ropne i benzynowe.

Nr. 4972. zastępcy na aparaty do aluminjowania (chodzi o patent amerykański).

Nr. 4981. firmy, która może dostarczyć aparat do roztapiania metali oryginalny szwedzki Sieverta model Aequator Nr. 70.

Nr. 5003. firmy, wyrabiającej aparaty sprężynowe do zamykania drzwi (automatyczne zamykacze drzwi).

Nr. 5009. firmy, dostarczającej części do samochodów a specjalnie supervulc.

Nr. 5025. firmy, dostarczającej odcinki białej pocynowanej blachy.

Nr. 5027. fabryki, mogącej dostarczyć ochraniacze mosiężne do drzwi szklanych.

Nr. 5030. firmy, dostarczającej wyciskane siedzenia stalowe dla woźnicy, używane u maszyn rolniczych.

Nr. 5045. firmy, dostarczającej rysunki i wzory do robienia bram, balkonów itp.

Nr. 5052. fabryki, wyrabiającej oszklenia mosiężne i ołowiane.

Nr. 5054. firmy, dostarczającej motory do obijania kamienia w kotłach.

Nr. 5057. firmy, wyrabiającej naczynia do magazynowania i przechowywania olejów mineralnych.

Nr. 5061. fabryki francuskiej, która wyrabia motory pod nazwą Bernard Motor lub firmy, która ma zastępstwo na te motory.

Nr. 5069. firmy, posiadającej wyłączne przedstawicielstwo na Polskę maszyn do szycia „Veritas".

Nr. 5084. firmy, dostarczającej zastępstwo na samochody „Hanomac" i „Opal".

Nr. 5085. firmy, dostarczającej gumę szmerglową

Nr. 5096. firmy, dostarczającej pompy wodne z napędem motorowym.

Nr. 5097. firmy, dostarczającej pocynowane bandówki 1z×0,20 mm. w rolkach.

Nr. 5099. firmy, wyrabiającej młoty pneumatyczne powietrzne.

Nr. 5100. dostawcy na polerowane dzwonki do sań.

Do numeru czasopisma dołączyliśmy

pocztówkę dla zamówienia

Fachowego Kalendarza Notatnika i Podręcznika

którą prosimy łaskawie wypełnić i odwrotnie nadesłać.

Administracja
„Rynku Metalowego i Maszynowego"

7648

Z życia placówek przemysłowo-handlowych

Polskie Zakłady Przemysłu Cynkowego Sp. Akc. w Będzinie

Przodującem i największem w Polsce przedsiębiorstwem przemysłu cynkowego są zakłady powyżej wymienionej firmy, których roczna produkcja przekracza 30.000 ton. Polskie Zakłady Przemysłu Cynkowego w Będzinie wytwarzają blachę ocynkowaną do krycia dachów i na różne inne cele, chronioną prawnie specjalnym zastrzeżonym znakiem fabrycznym. Fabrykaty zakładów będzińskich znane są powszechnie zarówno na całym terenie Rzeczypospolitej Polskiej, jak w wielu krajach europejskich i zamorskich. Z poszczególnych dalszych wyrobów wymienić należy następujące: blacha **cynkowa** we wszystkich żądanych wymiarach, blachy dziurkowane na filtry, sita dla kopalń, młynów i na wszelkie inne cele przemysłowe, bednarka ocynkowana na haki do rynien oraz inne cele, dalej dostarcza fabryka ta wiadra i garnki ocynkowane słynnej renomowanej marki C. K. H., bębny do karbidu, azotniaku i asfaltu, któremi poza licznemi prywatnemi zakładami przemysłowemi ,obsługuje również fabryki oraz rafinerje państwowe, wreszcie skrzynie do węgli i na odpadki ocynkowane i lakierowane, jakoteż inne wyroby blaszane.

Wyroby Polskich Zakładów Przemysłu Cynkowego utrzymują na składzie handle żelaza i materjałów budowlanych we wszystkich miejscowościach kraju, ponieważ naskutek ich wysokiej wartości gatunkowej istnieje na fabrykaty te stały ożywiony popyt.

W kołach przemysłu przetwórczego i budowlanego blacha ocynkowana oraz cynkowa tej firmy uznana jest za gatunkowo najlepszy krajowy fabrykat, o czem zresztą świadczy wymownie również fakt, że zakłady będzińskie eksportują blachę do licznych obcych państw a nawet do krajów pozaoceanicznych.

Wzory i kosztorysy wysyła omawiana firma na żądanie bezpłatnie.

Krajowe wyroby ścierne dla przemysłu żelaznego

Uwalnianie się z pod wpływów cudzoziemskich i uniezależnianie się od dostaw zagranicy, oto szczytne dążenie intensywnie przeprowadzonej akcji w kierunku samowystarczalności kraju. I z zadowoleniem stwierdzić możemy ujawniający się w tej mierze na wszystkich polach pracy pęd naprzód, bo coraz liczniej powstają placówki, posiłkujące wytwórczością swoją możność produkcji innych zakładów przemysłowych bez sięgania po dostawy za obręb granicy własnego kraju.

Nasz rozwinięty przemysł żelazny, wyrobów metalowych i budowy maszyn, pokrywać musiał doniedawna jeszcze znaczne swe zapotrzebowanie na artykuły ścierne zagranicą. Dziś, dzięki uruchomieniu **„Pierwszej Krajowej Fabryki Wyrobów Ściernych Tow. Kom. Haeberle i Spółka w Grodzisku Mazowieckim,** stosunek wspomnianej zależności uległ zmianie, posiadamy bowiem pierwszorzędnej jakości własne wyroby ścierne. Fabryka wskazana wytwarza i dostarcza: tarcze ścierne zwykłe i fasonowe elektrokorund i siliciumcarbid, dalej minerały w ziarnach jak szmergel gwarantowany Naxos I gat., silicium-carbid, krzemień, elektrokorund, kwarc, szkło itd., również różnego gatunku płótna i papiery ścierne oraz naturalny pomeks w kawałkach i mielony. — Prócz artykułów wymienionych dostarcza także ścierne pilniki, płytki i segmenty oraz osełki do kos, pastę do wentyli, do ostrzenia brzytew i proszek do czyszczenia noży.

Z uwagi, że firma Haeberle posiada na terenie ziem zachodnich bardzo liczne grono odbiorców, utrzymuje przeto dla sprawniejszej obsługi własną składnicę sprzedaży w **Poznaniu** przy **Placu Wolności 13,** która wszelkie wymienione wyroby dostarcza po oryginalnych cenach fabrycznych.

F. O. S.

W początku roku bieżącego założył p. **Alfred Latuszkiewicz fabrykę okuć samochodowych i odlewnię półszlachetnych metali w Poznaniu** przy **Drodze Dębińskiej 12.** Właściciel tej nowej placówki znany jest w tutejszych kołach przemysłowych jako dobry fachowiec, prowadził bowiem przez 5 lat fabrykę maszyn i odlewnię żelaza St. Malinowski w Śremie, a przez rok oddział tej firmy w Poznaniu przy ul. Pocztowej. W okresie sześciu lat urzędowania swego na odpowiedzialnem stanowisku kierowniczem, położył niejedną wybitniejszą zasługę około rozwoju wymienionego przedsiębiorstwa.

W uwzględnieniu ujawnianych potrzeb w obliczu wzrastającego automobilizmu względnie zwiększającej się stale produkcji karoseryj w Polsce, p. Latuszkiewicz zakładając swój warsztat pracy, przeszedł w specjalizacji do wyrobu okuć samochodowych, wagonowych itp., w którym to celu wybudował zarazem nowocześnie urządzoną odlewnię metali półszlachetnych. Wykonuje się tu odlewy dla potrzeb własnej produkcji jako też na zamówienie według nadesłanych wzorów i modeli.

Specjalnością firmy omawianej są między innemi zamki skrzynkowe, masywny model do furt żelaznych, których wzory na życzenie wysyła pocztą za pobraniem.

Zakłady F. O. S. przeprowadzają również remont samochodów wszelkich typów, specjalnie natomiast marki „Essex".

Zaznaczyć tu wypada, że młode to przedsiębiorstwo, które polecamy usilnie zasłużonemu poparciu, pomimo naogół ciężkich warunków, rozwija się pomyślnie, zdobywając coraz liczniejsze grono stałej klienteli.

„Sito", Warszawa, Dobra 86

Już z samej nazwy firmy wynika, że jest ona specjalizowaną wytwórnią, która fabrykuje sita każdego rodzaju oraz dziurkowane, perferowane i ażurowe blachy dla najróżniejszych potrzeb przemysłu. Firma „Sito" dostarcza własnego wyrobu blachy dziurkowane czyli sita dla przemysłu żelaznego, cementowego, papierniczego, kopalnianego, chemicznego, dla rolnictwa, cukrownictwa, młynarstwa, fabryk krochmalu, gorzelń i browarów, jako też do wszelkich urządzeń i aparatów technicznych. Jak wyżej już zaznaczyliśmy, w zakresie produkcji tej wytwórni spoczywa również wyrób blach ażurowych dla celów budowlanych, blach na ozdoby itp. Wszelkie te wyroby wykonuje z wszelkich materjałów w dowolnych rozmiarach i grubościach.

Firma „Sito", której wyroby, jak o tem swego czasu donosiliśmy, wystawione były także na P. W. K., stanowi ważną placówkę zasilającą liczne zakłady przemysłowe, a i składy artykułów technicznych znajdują tu najodpowiedniejsze miejsce dla pokrywania zapotrzebowań we wskazanym kierunku.

KORZYSTNE HURTOWNE ŹRÓDŁA ZAKUPU



Władysław Chudzikowski
Fabryka kas ogniotrwałych
Lwów, ul. Na Błonie 22, tel. 15-34

WYKONUJE

Skarbonki oszczędnościowe-Kasety podręczne - Kasy do wmurowania - Szafy pancerne - Kasy ogniotrwałe. 5512

Zakład Wyrobów Drucianych
MICHAŁ RUS Zadziele obok Żywca

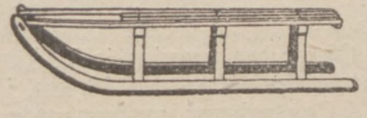
Poleca solidnego wykonania sprzęty kuchenne i przybory dla gospodarstwa, z drutu, cynowane oraz wycieraczki do butów wszelkich wymiarów, na żądanie wykonuje wszelkie artykuły druciane, według oryginalnych nadesłanych wzorów po bardzo przystępnych cenach. 6417

ARMATURĘ żeliwną, stalową i bronzową, jako to: wentyle, krany i zasuwy wszelkich typów, inżektory, manometry i t. p. do przewodów na parę przegrzaną i nasyconą

polecają

JANCZEWSKI i FREYMARK
Warszawa, Mokotowska 49.

2925 c



SANECZKI

z drzewa bukowego i jesionowego w najlepszem wykonaniu 7790

„MARS", Fabryka wyrobów drzewnych, Sp. z o. p., LUBLINIEC, G. Śląsk.
Biuro sprzedaży: **KATOWICE**, ul. Słowackiego 16.

Płyty fibrowe amerykańskie

i pręty we wszystkich wymiarach, jak również preszpan w arkuszach, mika, taśma izolacyjna, taśma gumowa (paraguma) etc. etc. najkorzystniej do nabycia w Hurtowni artykułów techn. i elektrotechnicznych

S. Szajer, Kraków, ul. Wiślna, telefon 4154
7131

• ŁOŻYSKA KULKOWE •

przesuwniki - suporty do frezarek i krzyżowe, narzędzia wszelkiego rodzaju, elektryczne wiertarki dostarcza bardzo tanio za gotówkę 7456

Inż. Penner, Berlin nr. 20, Pankstr. 34

Wytwórnia i tłocznia wyrobów metalowych i galanteryjnych
Fr. Kalaus, Poznań, ul. Woźna 10

poleca solidnego wykonania wszelkie prace tłoczone (drykowane) w mosiądzu, aluminjum, alpadze, miedzi, białej blasze i t. p. Specjalność: Wyroby galanteryjne, rzeźnicze, elektrotechniczne, powoźnicze, fryzjerskie, biurowe oraz przybory turystyczne. 7798

Ceny niskie! Dostawa szybka!

PICKHARDT & GERLACH
G. m. b. H.
WERDOHL i. W. 7463

Rury mosiężne * Listwy mosiężne
Bednarka uszlachetniona (Bimetal)

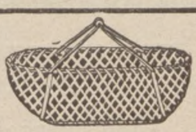
Repr. JAN NEP. ULATOWSKI, POZNAŃ, UL. OGRODOWA 20

Jako specjalność wytwarzamy:

miedź fosforową, metal biały łożyskowy
oraz wszelkiego rodzaju stopy z białych i innych metali

Theodor & Co.
Zakłady Metalowo-Hutnicze
Gdańsk-Oliva, Danzigerstr. 26 7648

KOSZE druciane
10 sztuk złotych 40.—
Nieznanym za zaliczeniem!



Cennik gratis!

Siatki czworokątne
w każdym rozmiarze. 7768

Siatki tkane
do młynków zbożowych

Siatki Rabica

Alexander Maennel, Fabryka ogrodzeń drucianych Nowy-Tomyśl, W. 1. (Wlkp.)

HUTA METALI - RYSZARD DZIADEK
KRÓLEWSKA HUTA, SKR. POCZT. 89

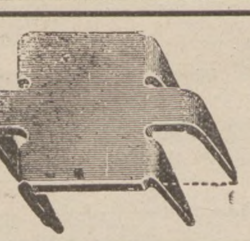
Metale nowe - Metale stare - Metal biały łożyskowy, cyna do lutowania Wszelkie odlewy w gwarantowanych kompozycjach. 7917

Trzcinę sufitową

pierwszorzędnej jakości własnego wyrobu dostarcza korzystnie

Gustaw Glaetzner
Centr. Materjałów Budowlanych i Dachówek
Poznań 3, Mickiewicza 36.
Telefon 65-80. 4308 Założona 1907 r.

VULKAN rozczyn gumowy (Gummilösung) fabrykuje w tubkach i puszkach w najlepszym gatunku 7058
„GUMY"
Poznań, ul. 27 Grudnia 15



Klamry zygzakowe przydatne w każdem przedsiębiorstwie i fabryce, jak również innych mniejszych wyrobów sztancowanych jak: podkładki, uszka do obrazów wszelkich modeli, form i rozmiarów, haczki i uszka do obuwia itp.

7709 dostarcza szybko i tanio

I. Górnośląska Fabryka Materaców Stalowych
Guido Klement
Królewska Huta, Styczewskiego 83. Tel.1209

Nieustająca Wystawa Maszyn
7265 **LWÓW, Leona Sapiehy 8.**

Sprzedaż motorów „Diesla", „Junkersa", elektrycznych, wszelkich maszyn nowych i używanych, pędni.

Przyjmujemy zgłoszenia do sprzedaży maszyn i motorów.



Nowoczesne zdobycze techniki

Niewidzialne promienie umożliwiają widzenie w najczarniejszych ciemnościach. — Okręty kierowane telegrafem bez drutu. — Prześwietlanie Roentgenem. — Samolot poruszany przez turbiny.

Przed niedawnym czasem angielski inżynier Baird sprzedał angielskiemu ministerstwu wojny swój doniosły wynalazek — aparat zezwalający na dokładne widzenie przedmiotów w ciemności. Rozprasza on w zupełności cienie nocy, jak również zasłony powodowane mgłą, czy chmurami czy dymem.

Przyrząd ten stanowić będzie w przyszłej wojnie groźną broń; przy pomocy tego sztucznego oka, skuteczniejszego niż najsilniejsze reflektory, nie skryje się ani w nocnych ciemnościach, ani wśród chmur nieprzyjacielski aeroplan i bystre to oko przeniknie także dymową mgłę, poza którą chciałby wróg dokonać jakichkolwiek przesunięć swych oddziałów.

Wynalazek ten oparty jest na zużytkowaniu pewnych promieni niewidocznych dla oka, które jednak rozpoznaje czuła klisza fotograficzna.

Oprócz tego skonstruował Baird pewną odmianę tego aparatu, która w czasie pokojowym przeznaczoną jest do walki z rozmaitego rodzaju amatorami cudzego mienia. Instrumencik ten, który jest prawdziwym cudem fantazji, spełniającym najbujniejsze pomysły, kryminalnych romansopisarzy, rozmiarami swemi odpowiada pudełku od cygar.

Skrzynkę tę umieszcza się w niewidocznem miejscu i poczyna ona wydzielać swe promienie, które odbijają się i załamują w całym systemie luster, umieszczonych również w niewidocznych dla oka miejscach. W ten sposób wytwarza się jakby skomplikowana sieć promieni, w którą musi dostać się złoczyńca, nie dostrzegając zupełnie tej tajemniczej matni.

I nagle w pewnym momencie promienie poczynają działać na dzwonkowy aparat, alarmujący i jednocześnie nastawiony gramofon daje znać przez telefon o włamaniu do posterunku policyjnego.

Przestępca mógłby uciec, lecz aparat automatycznie zamyka wszystkie wyjścia i okna ciężkiemi żaluzjami, a ponieważ, jak policja tak i służba jest już powiadomiona o jego obecności, ma on zbyt mało czasu na zwalczenie tych przeszkód.

W Anglji i we Francji niektóre z banków założyły już podobną instalację u siebie i elektryczne oko czuwa nad ich skarbcami skuteczniej, niż najgrubsze pancerze i najbardziej czujna straż.

*

Dawny niemiecki okręt linjowy „Zähringen" został ostatnio przebudowany na okręt wojenny, pracujący bez załogi. Okręt ten przyjmuje 72 komend-rozkazów, wydawanych z odległości 10 km. i spełnia je bez zarzutu. Centralnym systemem nerwowym okrętu jest odbiorczy aparat telegafji bez drutu. On przerzuca potem rozkazy do odpowiednich oddziałów. Okręt może płynąć kilka godzin bez przerwy. Paleniska maszynowe są wypełnione oliwą, która zostaje elektrycznie z odległości zapalona. Para z kotłów rozchodzi się również automatycznie po wszystkich rurach i komorach. Na wypadek zepsucia się czegoś w dziale maszynowym, lub groźby pożaru, okręt hamowany jest automatycznie. Oczywiście wszelkie ruchy na morzu i zwroty są wykonywane bez załogi.

Zauważyć należy, iż podobne próby dokonywane już były w ostatnich latach w Stanach Zjednoczonych, w Anglji, Francji i we Włoszech.

*

Wszyscy widzieliśmy zwykły rower lub motocykl; wiemy zaś, że ramy tych maszyn wykonywują się zazwyczaj ze stalowych rur, połączonych ze sobą zapomocą stapiania lub lutowania. Otóż często zdarza się, że takie lutowanie nie uda się dobrze, metal zaleje zewnętrzne brzegi, wskutek czego może się zdarzyć nawet ciężki wypadek, jeżeli na gorszej drodze przy szybkiej jeździe połączenie rur się rozerwie. Jeszcze gorsze skutki może za sobą pociągnąć taki wypadek w lotnictwie, coraz więcej korzystającem z metalowych konstrukcyj samolotów.

Doniedawna jedynym sposobem sprawdzenia dobroci lutowanych lub stapianych szwów było badanie ich na wytrzymałość zapomocą specjalnych maszyn, w których każda słabsza lub źle udana

część składowa uległa rozerwaniu. Badanie to miało dużo ujemnych stron, więc z wprowadzeniem roentgeno-techniki, zaczęto go zastępować prześwietlaniem, które prędzej, taniej i pewniej pozwalało na wykonanie tej samej pracy. Dziś niektóre fabryki samolotów fotografują zapomocą promieni Roentgena — ważniejsze części składowe kadłubów, ażeby zgóry usunąć wszelkie błędy konstrukcyjne, nie czekając na ciężką katastrofę, którą one mogą spowodować.

Zależnie od używanych materjałów i wielkości fotografowanych lub przeglądanych części składowych maszyn, używa się najróżniejszych aparatów Roentgena. Jeżeli prześwietla się cienkie rury aluminjowe, przez które łatwo przenikają promienie Roentgena, wystarczy nawet najmniejsza aparatura, jeżeli natomiast prześwietlane części są wykonane z metali ciężkich, trzeba nieraz instalować potężne maszyny elektryczne, ażeby przeniknąć przez grube masy tych metali.

Tak samo zapomocą promieni Roentgena można wykonywać badania surowców lub materjałów, z których poszczególne części maszyn wykonano. Nawet najlepsza stal miewa nieraz wewnątrz wadliwą strukturę, puste przestrzenie i t. p. błędy, stwierdzenie których jest fizycznie niemożliwe bez kompletnego zniszczenia danej części. Wyobraźmy sobie np. wał korbowy lotniczego motoru. Najlepiej wykuty i wytoczony, może on zawierać jednak w masie metalu mały błąd, który na pierwszych próbach nie spowoduje żadnych ważniejszych skutków i ujdzie niespostrzeżony, lecz po „zmęczeniu" stali w najmniej odpowiedniej chwili wywoła katastrofę. Chcąc takiego wypadku uniknąć, musimy wykonać prześwietlenie wału, a fotografja wykaże najdrobniejszą skazę.

*

W Ameryce budują obecnie okręt powietrzny cały z metalu, wyposażony nie w zwyczajne motory spalinowe, jak wszystkie dotychczasowe sterowce, lecz w turbiny. Zamiast śmigła posiada na przedzie wentylator, który wciąga powietrze przed sterowcem, wytwarzając w ten sposób próżnię. Sterowiec zostaje w ten sposób niejako wsysany w przestrzeń. Prócz tego, powietrze, wciągnięte na przodzie, zostaje z tyłu sterowca wytłoczone pod ciśnieniem, pchając okręt powietrzny przed sobą. Ciekawe, jak okręt taki wytrzyma próbę praktyczną.

Maszyna do pisania dla niewidomych

W istniejącym w Lipsku warsztacie, gdzie produkuje się naukowe środki pomocnicze dla kształcenia niewidomych, skonstruowano ostatniemi czasy z inicjatywy i według wskazówek bibljotekarki i asystentki lipskiej bibljoteki centralnej dla niewidomych małą maszynę do pisania, zwaną „Minerwa". Maszyna ta o wymiarach 12 przez 15 przez 5 cm. waży półtora kilograma i posiada tylko 6 klawiszy literowych i jeden klawisz na odstępy między słowami.

Dla uniknięcia częstego zakładania papieru, co dla niewidomych jest kłopotliwe, papier wprowadza się do maszyny w rolkach, zawierających 1 m. papieru, perforowanego ca. 25 cm., by ułatwić oddzielanie zapisanych części. Dwa małe walce przesuwają papier w maszynie. Do przenoszenia maszyny służy małe, lecz mocne pudło. Niektóre zakłady wychowawcze dla dzieci niewidomych wprowadziły już maszyny typu „Minerwa", które są prawnie chronione, do programu nauki, oddają one bowiem zawodowo pracującym ociemniałym, oraz uczniom, studentom i niewidomym osobom prywatnym nieocenione usługi.

Żużle jako materjał budowlany

Według opinji fachowców materjałem budowlanym o świetnej przyszłości są żużle z węgla, doskonale nadające się do wyrobu cegieł i pustaków, posiadających niezwykłą trwałość i wysoką wartość cieplną Dzięki tym zaletom rozpowszechniają się one szybko w kraju o wysokiej technice budowlanej, w Stanach Zjednoczonych, gdzie istnieje już kilkadziesiąt fabryk, produkujących ponad 2 miljardy cegieł i pustaków ze żużli. Są one nadto bardzo lekkie, co daje poważne oszczędności przy przewozie kolejowym, niełamliwe i trwałe, — pod każdym więc względem wytrzymują konkurencję z innemi gatunkami cegieł. Domy, budowane z cegieł żużlowych, są ciepłe w zimie, a chłodne w lecie, gdyż taka cegła jest złym przewodnikiem ciepła, odporna na wilgoć i dająca większe, niż inne domy zabezpieczenie przeciw hałasom ulicznym, gdyż cegły żużlowe posiadają właściwość przytłumiania dźwięków. Twardość i niełamliwość cegieł żużlowych pozwala na wiercenie w nich otworów do przeprowadzania rur. wbijania gwoździ, jak również na wyrabianie ze żużli rur wodociągowych, gazowych i elektrycznych.

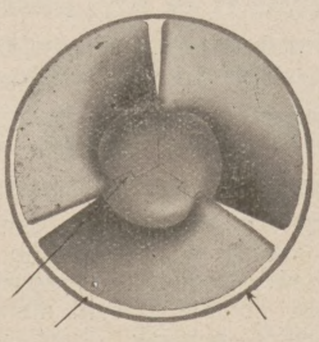
Jak ochronić rury płomienne kotła od sadzy?

W eksploatacji kotłów płomieniorurowych zauważa się zjawisko zanieczyszczenia rur płomiennych sadzami, przez co następuje zmniejszenie powierzchni ogrzewalnej kotła, pociągające za sobą zmniejszoną produkcję pary. Jak dalece to zanieczyszczenie wpływa na skuteczność odparowania, zrozumieć można, o ile się uwzględni, że rury płomiennicowe przewodzą 80—90 proc. ciepła, natomiast pozostałe 10—20 proc. przypada na inne kanały kotła.

Celem uniknięcia tych niewygód, zawsze związanych ze stratami, próbowano stosować najróżnorodniejsze urządzenia, które jednak w praktycznem stosowaniu nie ujawniły pożądanego wyniku.

Dopiero dłuższe obserwacje nad pracą kotła pozwoliły znaleźć urządzenie, które w praktycznem zastosowaniu okazało wybitne zalety nietylko wobec ochrony rur płomiennych przed osadzeniem się sadzy, ale ze względu na korzystny wpływ na racjonalne wyzyskanie spalin.

Zasada, na której się opiera konstrukcja wspomnianego urządzenia jest nadzwyczaj prosta. W pierwszym rzędzie gazy, przebywając przez zwężenie przekroju, uzyskują większą szybkość, dzięki czemu uniemożliwione jest osadzanie się sadzy w rurze płomiennej, w której to urządzenie jest wstawione. (Rys. 1.)



Rys. 1. Skrzydła urządzenia ochronnego.

Poza zwiększoną szybkością, gazy przebywają drogę spiralną, a to celem przedłużenia drogi dla jak najlepszego wyzyskania ciepła. W ten sposób uzyskuje się zarówno ochronę rur płomiennych od osadzenia się sadzy, jak również lepsze odparowanie, co w rezultacie wpływa dodatnio na całkowity skutek użyteczny kotła.

O ile jeszcze uwzględnimy, że wmontowanie tego urządzenia jest nadzwyczaj proste, nie wymaga bowiem ono żadnych robót murarskich ani użycia kosztownych zapraw, to z łatwością sobie wytłumaczymy, dlaczego znalazło ono tak szerokie zastosowanie w nowoczesnych, racjonalnie prowadzonych kotłowniach.

Wspomniane powyżej urządzenie składa się zazwyczaj z 3, 4, lub 5 części w postaci skrzydeł, które można zależnie od potrzeby w nadzwyczaj prosty sposób powiązać między sobą. Czas trwania wmontowania tych skrzydeł do rury płomiennej nie przekracza pół do 1 godz., przyczem montaż może być uskuteczniony przez zwykłego robotnika niewykwalifikowanego.

Dzięki specjalnemu zaklinowaniu i sprężystemu powiązaniu skrzydeł, urządzenie to posiada nieco mniejszy przekrój, aniżeli rura płomienia, tak, że po montażu pozostaje niewielka szpara na obwodzie rury, a to wobec konieczności uwzględnienia rozszerzalności cieplnej rury w czasie ruchu kotła, jak również skurczenia się tejże przy zatrzymaniu kotła. W ten sposób wprowadzone urządzenie jest ochronione od zniszczenia pod wpływem powyższych naprężeń cieplnych, co jest również jego zaletą, albowiem posiada ono długotrwałość praktycznie nadzwyczaj cenną, albowiem unika się w ten sposób częstej wymiany skrzydeł.

Dzięki wprowadzeniu omawianego urządzenia ochrania się rurę płomienną od zanieczyszczenia sadzami. Ma to nietylko wybitny wpływ na oszczędność na paliwie, dochodzącej do 10 proc. Jeżeli uwzględni się, że koszt urządzenia jest niewielki i że praktyka wykazała, że amortyzuje się ono w przeciągu 3-ch miesięcy, to bezwzględnie przyjąć należy, że w racjonalnie prowadzonej kotłowni powinno ono znaleźć szerokie zastosowanie.

Jak więc z powyższego wynika, urządzenie to daje oszczędności na węglu przy utrzymaniu dawnego odparowania, lub też ujawnia wzrost odparowania przy tem samem zużyciu węgla. Dlatego też zaopatrzenie kotła płomiennorurowego w to urządzenie jest bardzo korzystne.

*

Zainteresowani szczegółami powyższego urządzenia zechcą łaskawie zwrócić się bezpośrednio do f-my Gewerkschaft Carolus II, Berlin W 15, Postschliessfach No. 61.

WIADOMOŚCI PRAKTYCZNE

AZOTOWANIE STALI.

Liczne doświadczenia wykazały, że jeżeli powierzchnię stali utwardzimy zapomocą azotowania, to znacznie zwiększymy jej odporność na tarcie. Do utwardzania tą nową metodą najlepiej nadaje się stal półtwarda o następującym składzie: 0,33 proc. węgla, 1,6 proc. chromu i 1,2 proc. glinu. Po hartowaniu i odpuszczeniu do 600 st. C. stal ta powinna być azotowana na głębokość od 0,6—0,7 mm. Duże zastosowanie może znaleźć stal azotowana w budowie silników samochodowych. Stwierdzono np., że użycie cylindrów ze stali azotowanej pozwala na uzyskanie o 10 proc. większej mocy maszyny, niż przy cylindrach wykonanych z dotychczas stosowanej stali półtwardej. Ponadto przy cylindrach ze stali azotowanej można zwiększyć szybkość obrotów o 400 na minutę.



Postępy w przemyśle automobilowym

PODZIEMNE STACJE SAMOCHODOWE W PARYŻU.

Problem automobilowy nietylko w Ameryce jest kłopotliwym, lecz również i w Paryżu, a prawdopodobnie we większym lub mniejszym stopniu we wszystkich większych miastach europejskich. Wszędzie okazuje się brak odpowiednich miejsc, gdzieby automobilista mógł pozostawić maszynę, gdy sam udaje się za interesem. Ograniczenia co do czasu, w którym automobil może stać w pewnem miejscu, spotykają się z protestami automobilistów, gdyż twierdzą oni, że podatki opłacają wysokie, a wzamian za to nic, lub bardzo mało otrzymują. Chociaż automobil coraz więcej uznają za rzecz konieczną, to jednak nie można tegoż we wielu miejscach używać, gdyż pozostawienie go na jakiś czas tamże, powoduje areszt, kary i t. d. Paryż więc probuje rozwiązać ten problem i obecnie buduje podziemne stacje, gdzie automobilista, bez narażania się na kłopoty, może zostawić swoją maszynę i udać się na czas dłuższy lub też nieograniczony za swojemi interesami. Przykład ten wezmą prawdopodobnie i inne miasta, a w szczególności miasta amerykańskie, które wszystkie już są przepełnione, lub też będą w krótkim czasie.

PRZEKŁADNIA AUTOMOBILOWA SAMOCZYNNA.

W ostatnich czasach, po 20-letnich ciężkich próbach, zmontowana została samoczynna przekładnia samochodowa. Jest to prawdziwy triumf nauki.

Umiejętne przechodzenie w czasie jazdy z wyższej szybkości na niższą i naodwrót, należy do trudniejszych sztuczek szoferowania zarówno w tłoku ruchu wielkomiejskiego, gdzie fałszywa obsługa przekładni staje się często przyczyną nieszczęśliwych wypadków jak i na szosach w zmiennym terenie, gdzie nieumiejętna zmiana chyżości przy jeździe pod górę szkodliwie odbija sią na sprawności i trwałości maszyny.

Wedle zapewnień sprawozdawców londyńskiej „Daily Mail", nowy samochód odbył już próbne jazdy na przestrzeni 80.000 km., a nowa przekładnia nigdy nie zawiodła. Sprawozdawca nazywa ją przekładnią samozmienną, ale w rzeczywistości wedle podanego opisu jest to raczej przekładnia półautomatyczna, umożliwiająca nastawienie zgóry do zmiany szybkości, mającej nastąpić w chwili przewidywanej potrzeby. Sam mechanizm jest tak prosty, że działanie jego rozumie bez trudu każdy jako tako obznajomiony ze samochodem. Nowy wóz nie posiada lewarka do obsługi przekładni, natomiast ma przy kierowcy rączkę stawidłową, podobną do rączki przy niektórych wozach, służącej do dławienia gazu. Rączka ta przesuwa się wzdłuż skali, na której wypisane są wyrazy: reverse (bieg wtył), neutral (nieczynny), low (niska chyżość), normal (zwyczajna), high (wysoka chyżość).

Przesunięcie rączki na jeden z tych wyrazów jest przygotowaniem przekładni do zmiany chyżości w chwili zależnej od woli kierowcy. W tej chwili kierowca naciska pedał, zastępujący dotychczasowy pedał sprzęgłowy. I tak z rączką nastawioną na słowo „low" po przyciśnięciu pedału samochód rusza z miejsca. Każde dalsze przesunięcie rączki i naciśnięcie pedału wystarcza do zmiany szybkości bez dalszych rękoczynów, bez zgrzytów przekładni, a rzecz główna, bez mocowania się niedoświadczonej ręki z dawnym lewarkiem.

NOWY OGRZEWACZ AUTOMOBILU.

Na odbywającej się amerykańskiej wystawie automobilowej cieszy się wielką popularnością nowowynaleziony ogrzewacz automobilu, zwany Ha-Dees. Jest to mały ogrzewacz wodny, wyrabiany przez Liberty Foundries w Rockford III., który umieszcza się pod podłogą automobilu i łączy się z wodą w motorze, która teże ogrzewa. Według opinji automobilistów jest to najlepszy z dotychczasowych ogrzewaczy, gdyż jest mały, zajmuje mało miejsca, a ciepła dostarcza wiele.

SAMOCHODY Z GAZOGENERATORAMI.

W roku 1925 po raz pierwszy ukazały się we Francji samochody, autobusy i traktory z gazogeneratorami, czyli przyrządami wytwarzającemi gaz do poruszania silnika. Paliwem dla gazogeneratorów mogą służyć odpadki drzewne, gałęzie, torf, węgiel drzewny i koks.

Obecnie tego rodzaju samochody wyszły już z okresu próbnego i są budowane jak i zwykłe samochody na sprzedaż. Zagadnienie, które do pewnego stopnia hamowało szybki rozwój tych silników, a mianowicie rozruch silnika, został oobecnie rozstrzygnięte, Silnik uruchamia się z początku płynnem lekkiem paliwem, następnie zaś przechodzi się na gaz, znajdujący się w generatorze. Obawa konstruktorów, iż podczas ruchu gaz w generatorze nie będzie się wytwarzał równomiernie wskutek wstrząsu, okazała się płonną. Odwrotnie, podczas ruchu paliwo osiada, układa się ściślej, wypełniając szkodliwe puste przestrzenie, wskutek czego generatory wymagają mniejszej objętości, a tem samem zmniejsza się waga całej instalacji.

Motoryzacja czynnikiem postępu w przemyśle

Krążące dziś po całym świecie samochody otwierają przed ludzkością wprost czarodziejskie możliwości. Korzystanie z tego nowego środka transportu stało się uniwersalnem w pełnem tego słowa znaczeniu. Samochody przewożą ludzi i ich towary zarówno w Szwecji, jak Południowej Afryce, w pampasach Argentyny i na krzaczystych obszarach Australji, w Syberji i na wyspach Mórz Południowych.

Ani w Dolinie Śmierci, 200 stóp poniżej poziomu morza, ani na najwyższych przełęczach Andów widok samochodu nie jest już więcej czemś niezwykłem. Użytek, do którego samochody są przeznaczone, nie ogranicza się wyłącznie do przyjemności lub rozrywek. Ludzie interesu przenoszą się z miasta do miasta w samochodach, niezbędnych także do podróży inspekcyjnych dla urzędników państwowych.

Samochody osobowe, przewożąc podróżnych i pocztę, torują nowe szlaki, przekazywane następnie autobusom. Tak dzieje się w Ameryce Środkowej, w Mongolji na starym szlaku karawanowym z Beirutu do Bagdadu i na wielu innych, nieprzebytych dotąd obszarach.

Naogół wszystkie miasta świata używają już autobusów, zarówno do obsługi ruchu wewnętrznego, jak w komunikacji podmiejskiej. Międzymiastowe linje autobusowe wykazały ostatnio wielki wzrost w Europie. To samo stwierdzono w Środkowej i Południowej Ameryce, Australji, Afryce i Azji. Koleje wielu państw śledzą ten proces z wzrastającem zainteresowaniem. a w niektórych krajach, jak w Szwecji, Niemczech i Południowej Afryce wprowadzają komunikację, żeby udostępnić ludności terytorja, na które następnie rozszerza się sieć kolejową. Władze pocztowe w Szwajcarji i Czechosłowacji używają autobusów do przewożenia podróżnych i poczty do odległych miejscowości.

W Turcji, zarówno jak i w wielu innych krajach, większe hotele utrzymują dla użytku gości własną komunikację autobusową z dworcami kolejowemi i letniskami nad Bosforem.

W Bogocie (Kolumbja) używane są ciężarówki, zaopatrzone w wieżyczki do naprawiania tramwajowych przewodów elektrycznych.

W Singapore ciężarówki przewożą ładunki okrętowe z portu do sklepów dzielnicy handlowej, oraz wypierają dwukołowe wozy z ulic brazylijskiego portu Manaos, stając się tam prawie wyłącznym środkiem transportu.

Peruwiańskie plantacje trzciny cukrowej i bawełny używają samochodów ciężarowych wszędzie tam, gdzie na to pozwalają warunki drogowe.

Budowa dróg na terytorjach przyległych do Hawanny ożywiła dowóz samochodowy produktów spożywczych.

W Sao Paolo w Brazylji sprzedaje się ryby w ciężarówkach, zaopatrzonych w chłodnie elektryczne.

W Czechosłowacji należy oczekiwać wzmożonego użycia samochodów ciężarowych z chwilą wykonania obecnego planu rozbudowy dróg.

W Niemczech samochody-sklepy jeżdżą po wsiach.

Organizacje faszystowskie we Włoszech wysyłają odpowiednio zaopatrzone samochody do pomniejszych miast i wiejskich okolic, celem demonstrowania filmów naukowych.

Jednakowoż brak dobrych dróg w t. zw. „nowszych" krajach, oraz nadmierne opodatkowanie i restrykcje, stosowane do samochodów pod wpływem przestarzałej teorji, że są one zbytkiem — oto główne czynniki, hamujące rozwój motoryzacji świata.

Drogi w Polsce

Poznańskie przoduje — Pomorze na czwartem miejscu.

Dróg w Polsce mamy zamało i to zarówno dróg t. zw. gruntowych, jak i bitych. Gdy w centralnych i południowych, a szczególnie zachodnich województwach sytuacja przedstawia się jeszcze względnie dobrze, to na kresach wschodnich brak dróg daje się odczuć bardzo dotkliwie. Z dotychczas istniejących blisko 95.000 km. dróg mniej niż połowa przypada na szosy, większą część zaś stanowią drogi bite. Poniższe cyfry najlepiej ilustrują obecny stan rzeczy.

Najwięcej dróg bitych posiada województwo poznańskie — 5862 km., potem województwo krakowskie — 4278 km., warszawskie — 3921 km., stanisławskie — 4278 km., warszawskie — 3921 km., stanisławowskie — 3728 km., tarnopolskie — 2743 km., łódzkie — 2617 km., kieleckie — 2635 km., białostockie — 2420 km., śląskie — 2078 km. lubelskie — 1760 km., wołyńskie — 860 km., poleskie — 792 km., nowogródzkie — 590 km. i wileńskie — 386 km. Na blisko 45.000 km. dróg bitych około 20.000 km. stanowią szosy powiatowe, 9.450 km. — wojewódzkie i przeszło 13.000 km. — państwowe.

Obraz t. zw. dróg gruntowych, nie posiadających twardej, kamiennej, betonowej, lub asfaltowej nawierzchni, przedstawia się zupełnie inaczej. W województwach centralnych, zachodnich i południowych, które stoją na pierwszych miejscach co do ilości szos, znajduje się naogół dużo mniej dróg gruntowych i naodwrót: północno-wschodnie ziemie mają przeważnie tylko drogi gruntowe.

Najwięcej dróg gruntowypch posiada woj. lwowskie — 6658 km., śląskie — 6257 km., tarnopolskie — 6092 km., krakowskie — 5125 km., wołyńskie — 3827 km., poleskie — 3726 km., wileńskie — 3525 km., nowogródzkie — 2795 km., lubelskie — 2263 km., kieleckie — 2190 km., poznańskie — 1885 km., warszawskie — 1823 km., białostockie — 1777 km., stanisławowskie — 1457 km., łódzkie — 371 km. i pomorskie — 8 km. Na terenie warszawskiego województwa znajduje się około 4.300 km. dróg państwowych, przeszło 4.100 km. — wojewódzkich, pozostałe zaś drogi są drogami powiatowemi.

Samochód a samolot

Niezwykle szybki rozwój lotnictwa w ostatnich latach wysunął na porządek dnia kwestję, w jakim stopniu rozwój komunikacji lotniczej wpłynie na komunikację samochodową. Czy pomiędzy temi dwoma środkami komunikacyjnemi wytworzy się ostra konkurencja, czy też ścisła współpraca?

Badania przeprowadzone w tej sprawie pozwalają twierdzić, że rozwój komunikacji lotniczej nietylko nie wpłynie ujemnie na komunikację samochodową, lecz przeciwnie, przyczyni się do jej rozwoju, tak samo jak radjo przyczyniło się do rozwoju prasy, chociaż w początkach rozwoju radja wyrażano obawę, że zabije ono prasę.

Samolot jest środkiem komunikacyjnym, który może służyć do przebywania dłuższych przestrzeni, natomiast przestrzenie krótsze jak np. jazda po mieście, wycieczki, można przebywać tylko na samochodzie.

Poza tem każdy samolot będzie musiał być obsługiwany conajmniej przez dwa samochody. Właściciel aeroplanu będzie musiał posiadać jeden samochód dla dojazdu na lotnisko oraz drugi, którymby mógł dojechać z lotniska do celu swej podróży. Oprócz tego, podczas jego nieobecności, rodzina będzie musiała mieć osobno samochód dla siebie.

Samochód początkowo uważany był jako zabawka, jako luksus. Ekonomicznej wartości nabrał on dopiero później. Samolot natomiast od samego początku stał się czynnikiem ekonomicznym. Samoloty używane są do zdjęć fotograficznych z lotu ptaka, do przewożenia poczty i innych przesyłek pospiesznych, jak również do szybkiej komunikacji pasażerskiej. Jest to dziedzina, poza którą samolot nie wyjdzie i dlatego niema obawy, ażeby mógł stać się konkurentem samochodu.

Tak samoloty jak i samochody poruszane są przy pomocy silników spalinowych, wobec czego każdy nowy wynalazek w dziedzinie samochodowej może być wyzyskany przez lotnictwo i odwrotnie. Np. budowa silników aeroplanowych oparta jest w znacznej mierze na doświadczeniach, zdobytych przez rozwój automobilizmu.

Masowa produkcja samochodów spowodowała obniżenie ich kosztów. To samo stanie się z aeroplanami, wskutek czego staną się one tańszym środkiem lokomocji.

Budowa coraz lepszych dróg, oraz stale zwiększająca się szybkość samochodów, zbliża je coraz bardziej do samolotów. Postęp zaś w technice lotniczej czyni samoloty coraz pewniejszym i sprawniejszym środkiem komunikacyjnym.

Oba te środki komunikacyjne nietylko nie przeszkadzają sobie zupełnie, lecz przeciwnie, doskonale się uzupełniają.

NOWA SYGNALIZACJA NA TAKSÓWKACH.

Związek właścicieli dorożek samochodowych w Warszawie wystąpił do Magistratu z nadzwyczaj interesującym projektem wprowadzenia sygnalizacji świetlnej w taksówkach, co ułatwi publiczności ustalenie nawet przy słabem oświetleniu, czy dorożka samochodowa jest wolna czy też zajęta. Według wspomnianego projektu, ma być wprowadzony oprócz obecnej chorągiewki przy liczniku znak świetlny, a mianowicie światło niebieskie z przodu na dachu samochodu. Ma to być żarówka połączona z chorągiewką i automatycznie gasnąca przy jej opuszczeniu. Należy mieć nadzieję, że władze przychylnie przyjmą projekt wnioskodawców i że inne zrzeszenia właścicieli autodorożek pójdą śladem Związku warszawskiego.

4000-NY CHEVROLET W POLSCE.

W sobotę dnia 28 ub. m. na ulicach Warszawy ukazał się 4000-ny Chevrolet, wykonany w Polsce. Jest to zarazem 2000-ny wóz Chevrolet, 6-ciocylindrowy. Wozy te montowane są całkowicie w Polsce, przez fachowców polskich. Fabryka General Motors w Polsce, która je wykonała, jest największem przedsiębiorstwem samochodowem na terenie naszego Państwa.

ROZWÓJ AUTOMOBILIZMU W WOJ. LUBELSKIEM.

Ostatniemi czasy stwierdzono znaczny rozwój automobilizmu w woj. lubelskiem; posiada ono 10 przedstawicielstw samochodowych, co jak na obszar o charakterze przeważnie rolniczym, jest stosunkowo poważną cyfrą. Statystyka z lipca wykazuje na terenie województwa 833 pojazdy mechaniczne, z czego 359 przypada na samochody prywatne, 299 — na ciężarowe, 60 — na taksometry i 35 — na motocykle. Liczba miesięcznego przyrostu pojazdów, wynosząca obecnie 40, powiększa się stale, do czego przyczyniają się pomyślne zbiory tegoroczne ,oraz stan dróg bitych, ilość doraźnych stacyj obsługi i stacyj benzynowych.

NOWA GAŁĄŹ POLSKIEJ WYTWÓRCZOŚCI.

Od szeregu lat czynione były w Polsce próby budowy karoserji samochodowych. Zwykłą rzeczy koleją pierwsze kroki wypadły niezadawalająco, brak było bowiem wśród polskich robotników odpowiednich fachowców, a znajomość i rutyna, zdobyte w zakładach powozowych, okazały się niedostateczne. Należało odpowiednio wyszkolić personel, sprowadzić z Francji i z Austrji wykwalifikowanych majstrów, zaangażować zagranicznych rysowników i inżynierów. Dopiero po kilku latach pomoc zagraniczna okazała się zbędną. Dzisiaj polski robotnik w zupełności jest już na wysokości zadania. Pod względem precyzji wykończenia, solidności i zewnętrznego wyglądu, krajowe karoserje nie ustępują zagranicznym. Ponieważ konstruktorzy mają przedewszystkiem na myśli dostarczyć swoim klientom karoserje, odpowiadające naszemu stanowi dróg, więc też odpowiednio projektują swe nadwozia. Szkielet polskiego nadwozia samochodowego jest nadzwyczaj solidny i zaopatrzony w wielką ilość wzmocnień metalowych prowadnic i zawiasów, dzięki czemu t. zw. trzeszczenia na złej drodze są zupełnie nieznane.

Pod względem zewnętrznego wyglądu karoserje nasze przedstawiają się nad wyraz estetycznie. Zarówno harmonja linij, jak i dobór kolorów w niczem nie ustępują kreacjom francuskim lub włoskim. Fachowcy polscy przyzwyczajeni są do solidnej ręcznej roboty, która przy budowie karoserji odgrywa olbrzymią rolę.

W Polsce posiadamy szereg fabryk i fabryczek, budujących nadwozia samochodowe. Z pośród tych nowych warsztatów na pierwsze miejsce wysuwają się narazie fabryki: Plage i Leśkiewicz w Lublinie, „Samolot“, „Karossa“ i „Brzeskiauto“ w Poznaniu, Węgrzeckich w Warszawie, państwowych zakładów inżynierji (C. W. S., i t. d., które wystawiały na wystawie poznańskiej. Zarysowuje się już pewna specjalizacja polskich fabryk karoserji w budowie poszczególnych rodzajów nadwozia.

NOWE ROZPORZĄDZENIE O RUCHU AUTOBUSÓW.

Policja drogowa zwraca większą uwagę na szybkość, rozwijaną przez autobusy zamiejskie, a to w związku z wejściem w życie nowego rozporządzenia ministerjum robót publicznych i ministerjum spraw wewnętrznych o ruchu autobusów na drogach publicznych. Rozporządzenie to określa, jako maximum, szybkość 40 km. na godzinę, gdy dotychczas autobusy rozwijały szybkość nawet do 80 km.

Rozporządzenie przewiduje, że za przekroczenie po raz pierwszy powyższej szybkości, kierowca może być pozbawiony prawa jazdy na okres do 6 miesięcy, a w razie trzykrotnego przekroczenia, może go być pozbawiony na stałe, niezależnie od kar administracyjnych. Nadto w razie powtarzania się tego rodzaju wykroczeń, przedsiębiorcy może być zabronione utrzymywanie komunikacji publicznej.

Handel i Przemysł Rowerowy

Organ Związku Mechaników Samodzielnych na Polskę Zachodnią

Przemysł samochodowy, motocyklowy i rowerowy

Ciekawe dane statystyczne podają w ostatnim czasie pisma techniczne. Z różnych zestawień liczbowych wynika, że potężnie rozwijający się w Stanach Zjednoczonych przemysł samochodowy wypiera stopniowo z rynku motocykle i rowery, gdyż każdy właściciel samochodu przestaje korzystać z innych środków lokomocji. Inaczej ma się sprawa w ubogiej Europie. U nas nie stać ludzi na samochód, lecz prawie każdy obywatel, mieszkający nieco dalej od miejsca pracy może nabyć sobie rower, a trochę zamożniejsi mogą sobie pozwolić na motocykl. Dzięki temu obecnie w Europie mamy przeszło 85 procent ogólnej ilości motocykli, istniejących na świecie i prawdopodobnie 90 procent rowerów. Szczególnie dużo rowerów jest w krajach zamieszkałych przez pracowitą i oszczędną ludność w Holandji, np. na 3 mieszkańców przypadają 2 rowery. W produkcji motocykli na pierwszem miejscu stoi Anglja, po niej idą Niemcy, a następnie Francja. Polska znajduje się na jednem z ostatnich miejsc, gdyż do dziś jeszcze nikt u nas nie wyrabia motocykli na skalę fabryczną, a mimo wielkich wysiłków i kilku poważnych wytwórni, sprowadzamy też znaczną ilość rowerów z zagranicy.

Ramy rowerowe z prasowanej blachy

Przed rokiem ukazały się w Niemczech motocykle, w których zwykłą ramę z rurek stalowych zastąpiono odpowiednio prasowaną blachą. Rama taka, ze względu na cenę surowca, oraz prostotę roboty przy masowej produkcji okazała się tańszą od rurkowej. Co do jej mechanicznych właściwości, trudno dziś coś stanowczego powiedzieć, gdyż brak jeszcze odpowiednich doświadczeń. Firmy, zajmujące się wyrobem motocykli z prasowanemi ramami dowodzą, że pomysł ich jest znacznem udoskonaleniem, inne fabryki natomiast zachowują względem nowego systemu dużą rezerwę i uporczywie trzymają się rur. Rozumując teoretycznie, przychodzimy do następujących wniosków: Rama rurkowa przy tej samej wadze musi być mocniejszą i wytrzymalszą na oddziaływania zwenętrzne, niż rama z blachy prasowanej, zato ta ostatnia nawet przy mniej starannej fabrykacji może okazać się bezpieczniejszą, gdyż nie posiada żadnych szwów stapianych, lub lutowanych na mosiądz. Tak samo przy maszynach używanych łatwiej da się stwierdzić miejsce uprzedniego uszkodzenia ramy prasowanej, a reperacja jej będzie stanowczo łatwiejszą i mniej kosztowną, niż przy ramie rurkowej. Co do wagi natomiast w stosunku do ogólnej wytrzymałości różnica na korzyść ramy rurkowej nie jest tak bardzo znaczną, żeby przy maszynach tańszych, nie przeznaczonych dla wyścigów, lub jazdy sportowej nie dało się jej użyć z korzyścią. Z przytoczonych wyżej powodów wydaje się nam, że rama prasowana może mieć pewną przyszłość nietylko przy motocyklach, lecz i przy rowerach, które muszą być możliwie tanie.

Może dałoby się taką ramę choć na próbę wypuścić u nas w Polsce na rynek. Ponieważ my cierpimy na znaczną drożyznę surowca w przemyśle rowerowym, co przy ogólnej niezamożności odbija się bardzo niekorzystnie na obrotach handlowych rowerami, każda inowacja, umożliwiająca obniżenie ceny gotowych wyrobów powinna być zbadana, nie czekając na wyniki doświadczeń naszych sąsiadów. Zalecałoby się więc, aby ktoś zechciał tą sprawą zająć się i przeprowadzić konieczne próby i badania. Może ta praca więcej przedsiębiorczemu i energicznemu człowiekowi dobrze się opłaci.

T. Jaeger.

Ochraniacz na opony

Ukazał się zagranicą ciekawy ochraniacz na opony rowerowe. Zadaniem tego ochraniacza jest zmniejszenie poślizgu rowerów na mokrym asfalcie, oraz błocie i jednocześnie ochrona opon. Istnieją dwa typy ochraniczy, jeden z nich posiada powierzchnię prawie gładką i ma służyć przez cały czas bezśnieżny, drugi natomiast został zaopotrzony w szerokie korby i według twierdzenia fabryki ma przeciwdziałać ślizganiu się rowerów na łodzie, oraz przymarzniętym bruku. Obydwa typy ochraniaczy wykonane są ze specjalnej skóry, nasyconej gumą i zwulkanizowanej. Umocowuje się je do koła zapomocą wszytej na obwodzie struny, która przeplata się przez obręcz. Nie jest wykluczone, że ochranicze takie będą działały bardzo dobrze, lecz należy obawiać się, że względnie wysoka cena nie pozwoli im na większe rozpowszechnienie się.

Oryginalny pomysł

Dzwoniący hamulec.

Pewien wynalazca wpadł na następujący pomysł: Ponieważ hamujemy w czasie niebezpieczeństwa, należy hamulec tak urządzić, aby równocześnie z naciśnięciem jego rączki odzywał się dzwonek, ostrzegając przechodniów. Takim sposobem, twierdzi nasz technik, uniknie się zbędnych ruchów, koniecznych dla uruchomiania sygnału. Wychodząc z takiego założenia, zbudował on specjalny hamulec, który w chwili naciśnięcia uruchamia dzwonek. Wynalazek ten zgłoszono do opatentowania, lecz niewiadomo, czy urzędy patentowe zechcą uznać go za rzecz oryginalną i wartościową.

ODPOWIEDZI REDAKCJI

ROWERY WODNE.

Zamieściliśmy w swoim czasie w dziale rowerowym naszego pisma artykuł pióra p. inż. Jaegera o rowerach wodnych, w którym autor przypomina naszym przemysłowcom o nowym sporcie, bardzo modnym zagranicą i radzi aby u nas też popróbowano wyrobu takich maszyn. Artykuł ten wzbudził znaczne zainteresowanie wśród naszych Czytelników tak, że otrzymaliśmy kilka zapytań w tej sprawie, a nawet bardzo ciekawy list z opisem i fotografją. Nie możemy coprawda z niego skorzystać, gdyż brak nam najważniejszych szczegółów, na podstawie których moglibyśmy daną konstrukcję omówić. Tak samo fotografje są zbyt małe i niedość wyraźne dla reprodukcji. W każdym razie cała sprawa bardzo nas interesuje i prosimy o dalsze, i to szczegółowe informacje, a jeżeli okaże się, że pomysł jest oryginalny i technicznie dobrze opracowany, zajmiemy się tą sprawą poważniej. Przy nadsyłaniu fotografij należy wybierać odbitki zupełnie ostre o wymiarze najmniej 9×12 i zupełnie wyraźne, aby wszelkie szczegóły były dobrze widoczne.



ORGAN ZWIĄZKU PRZEDSIĘBIORSTW ELEKTROTECHNICZNYCH NA POLSKĘ ZACHODNIĄ
ORGAN ZRZESZENIA PRZEDSIĘBIORSTW RADJOTECHNICZNYCH W WIELKOPOLSCE.
POD REDAKCJĄ DYPL. INŻ.-EL. M. RZĘCKIEGO.

Rozwój elektryfikacji zagranicą

Elektryfikacja rolnictwa w St. Zj. Am. Półn. — Gospodarka elektryczna w Rosji.

Zastosowanie elektryczności, jako źródła energji mechanicznej i światła, znajduje się jeszcze na obszarach rolniczych Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej w fazie początkowej. Według ankiety, przeprowadzonej tam w roku 1923, z ogólnej liczby około 6 milj. ferm. przyłączono do linij elektrycznych zaledwie ok. 165 000. Analogiczny wykaz w r. 1927 stwierdził już wzrost do 227 500 gospodarstw. W przybliżeniu ocenić można, że w r. 1932 przyłączonych będzie około 1 milj. ferm, a w r. 1938 — ok. 3 milj., co uczyni dopiero połowę ogólnej ilości ferm. Wielce prawdopodobnem jest jednak, że postęp elektryfikacji będzie wzrastał w szybszem tempie.

Koszty zaopatrzenia w prąd elektryczny tak olbrzymich przestrzeni wymagają oczywiście wielkich kapitałów. Dla 1 milj. gospodarstw oceniają je na ok. 1260 milj. dol., zakładając, że na długości przewodu równej 1 mili ang. (1 609 km.) umieszczone są przeciętnie 3 fermy. Mimo takiego stanu rzeczy, elektrownie amerykańskie liczą na znaczne zyski z rozbudowy sieci w okręgach rolniczych, mając zapewniony zbyt prądu, ze względu na szybki rozwój zastosowania elektryczności w gospodarstwach rolnych. Obecnie wartość prądu, rozchodowanego przez jedną fermę, wynosi przeciętnie 80—100 dol. rocznie; uwzględniając spodziewany wzrost zapotrzebowania przynajmniej do sumy 200 dol., otrzymamy całkowitą wartość prądu, wytwarzanego w ciągu roku dla 6 milj. gospodarstw — 1,2 miljarda dol.

Jedną z najważniejszych przyczyn, zmuszających do elektryfikacji rolnictwa w St. Zjedn., jest znany powszechnie brak rąk roboczych w tym kraju — szczególnie w rolnictwie, nie mówiąc już o tem, że wogóle praca jest tam droga. To też dla intensywnego prowadzenia elektryfikacji utworzono wspólne ciało, złożone z przedstawicieli rządu, gmin i urzędów, które zajmuje się propagandą wśród sfer zainteresowanych. Ponadto utworzono szereg ferm wzorowych w różnych miejscach kraju, jak również, w 20 stanach, — pracownie badawcze, w których opracowywane są nowe zastosowania elektryczności w rolnictwie. Towarzystwa elektryczne zabiegają również ze swej strony o pozyskanie nowych odbiorców, utworzono nawet specjalne kursy 4-miesięczne, wypuszczające „inżynierów-elektryków" na użytek gospodarstw rolnych. (E. T. Z., t. 49 (1928), str. 1841).

*

Zakłady elektryczne w Rosji Sowieckiej dzielą się na 3 zasadnicze kategorje, mianowicie na elektrownie okręgowe o znaczeniu państwowem (dla całego Związku Republik), zakłady o znaczeniu krajowem („republikańskiem") i komunalne.

Według zapodania „Nowin Technicznych" nr. 35 z dn. 28. 8., z pierwszej grupy znajdują się w ruchu obecnie następujące nowozbudowane elektrownie: Wołchow (wodna), Szatura (torf), Czerwony Październik (torf), Niżegorodzkaja (torf), Szterowskaja (węg.), Zemo-Awczali (wod.), Kaszyrskaja (węg.), Jarosławskaja (torf) i Kiziełowskaja (węg.), które razem mają moc 251 000 kW. Są one jednak rozbudowywane do mocy łącznie 614 000 kW., zaś w r. 1932 mają osiągnąć 790 000 kW. Poza tem istnieją 4 stare elektrownie okręgowe: Moskwa I i II (ropa i węg.), im. Klassona (Elektropieriedacza) (torf), Leningrad I—IV (węg., ropa i torf), oraz Baku (nafta i gaz); mogą one rozwinąć moc łącznie 358 000 kW, a w ciągu paru lat następnych mają być rozbudowane do 540 000 kW.

W budowie znajduje się dalszych 16 elektrowni, m. in. słynny Dnieprostroj. Zakłady te mają posiadać moc 776 000 kW początkowo, zaś do r. 1933 mają być rozszerzone do 1 065 000 kW. Wreszcie buduje się 4 elektrownie „o znaczeniu republikańskiem", o mocy łącznej 163 000 kW.

Szeroko zakrojone projekty elektryfikacji wymieniają prócz tego jeszcze 22 zakłady projektowane, o mocy łącznej 1 120 000 do 1 537 000 kW.

Oczywiście atoli trudno liczyć na to, by zamierzenia te zostały w istocie zrealizowane w całości i w terminach przewidzianych, a to ze względu na brak środków i fachowców. Poza tem poważną trudność stanowi okoliczność, że wiele zakładów w tym ogromnym kraj umusi się zakładać na pustkowiu, pozbawionem dróg, mieszkań itp., tak, że nieraz budowa elektrowni (na odp. źródle energji, a źródła te są rozmieszczone na krańcach państwa) musi się łączyć z budową osiedla i połączeniem go ze światem odpowiedniemi środkami komunikacji.

Główną jednak przeszkodą jest brak kapitału Fakt ten został przed rokiem właściwie oceniony, co doprowadziło do decyzji władz, iż projekt elektryfikacji kraju nie może być dokonany własnemi siłami, lecz musi być realizowany w drodze udzielania koncesyj na poszczególne objekty kapitalistom cudzoziemskim. W związku z tem powstał nawet specjalny urząd „Gławkonceskom", który opracował listę objektów gotowych do oddania koncesjonarjuszom. Lista ta obejmuje 11 wielkich elektrowni i 22 samorządowych, oraz kilka sieci tramwajów miejskich i kolej podziemną w Moskwie.

Statystyka zakładów elektrycznych wykazuje, iż w końcu r. ub. było w ruchu 18 wielkich elektrowni (państwowego znaczenia) o mocy łącznie 522 000 kW, oraz 642 elektrowni miejscowych, o mocy razem 320 000 kW, które wytworzyły razem 2 450 milj. kWh w ciągu roku. Prócz tego elektrownie fabryczne wytworzyły w tymże czasie 2 570 milj. kWh. Ceny sprzedażne energji elektrycznej wynosiły w r. 1926-27 średnio w zakładach o znaczeniu państwowem 7.3 kopiejki, zaś w elektrowniach komunalnych 16.1 kop. za kWh.

Stopień zastosowania poszczególnych źródeł energji był nast.:

ropa	w 33,9 proc.
węgiel kamienny	22,6 proc.
węgiel brunatny	3,3 proc.
torf	24,2 proc.
drzewo	2,3 proc.
inne paliwa (głównie gaz)	0,8 proc.
woda	12,9 proc.

Jak widzimy więc, odgrywa ropa i torf duże znaczenie w elektryfikacji Rosji.

Dane powyższe, streszczone wedł. artykułu prof. Dettmara, który niedawno spędził kilka miesięcy w Rosji, celem zbadania tamt. gospodarki elektrycznej zainteresują niezawodnie koła techniczne w związku z projektem wykonania elektryfikacji południowo-zachodniej połaci Polski.

Zarazem podamy tu dla porównania kilka liczb, charakteryzujących nasz stan posiadania w tym zakresie. Mamy więc elektrowni ogółem 742, o mocy łącznej 932 658 kW (na 1 mieszk. 30,9 K), w tem użyteczności publ. 414 zakładów o mocy 344 079 kW. Praca roczna elektrowni wyraża się liczbą 2 320 milj. kWh (76,8 kWh na 1 mieszk.).

Na marginesie

Elektryfikacja kolei we Włoszech

Koleje włoskie uzyskały trakcję elektryczną na nowej linji, o długości 450 km. pomiędzy Modane a Livorno.

Nekrologja

Śp. Inż. Franciszek Biskupski

Dnia 5 bm. rozstał się z tym światem ś. p. inż. elektr. Franciszek Biskupski, właśc. firmy „Elektrotechnik" w Poznaniu. Ś. p. Zmarły był nestorem zawodu elektrotechnicznego na tut. gruncie. W roku 1880 założył w Poznaniu pierwszą polską firmę elektr., dzięki czemu przyczynił się do spopularyzowania elektryczności wśród tutejszego społeczeństwa. Zmarły zbudował w Poznaniu pierwszą elektrownię i rozszerzył stopniowo swą działalność nietylko na okolicę, ale nawet na teren dawniejszej Rosji, gdzie przeprowadza szereg poważnych prac elektroinstalacyjnych. Poza działalnością fachową, ś. p. Zmarły pracował wydatnie w miejscowych organizacjach społecznych i rzemieślniczych. W podeszłym już wieku staje na pierwszy zew Ojczyzny i z ramienia Naczelnej Rady Ludowej pełni czynności oficera instruktora. Ś. p. Zmarły był członkiem założycielem Polskiego Związku Przedsiębiorstw Elektrotechnicznych, a w dowód zasług w tym Związku położonych, mianowano Go w r. 1927 członkiem honorowym.

Niech Mu lekką będzie ziemia, na której nie szczędził wysiłku, jako zasłużony pracownik, dobry obywatel i zacny człowiek.

KRONIKA ELEKTROTECHNICZNA

NOWA FABRYKA KABLI.

Wkrótce ma powstać w Polsce nowa fabryka kabli p. n. „Polska Fabryka kabli i walcownia miedzi, S. Akc. Założycielami fabryki są: dr. J. Breisig z firmy „Elwerta" w Szwajcarji, Fr. ks. Radziwiłł, inż. P. Bergman i inż. St. Bergman, jako przedstawiciele firmy „Felten i Guillaume" w Kolonji. Kapitał zakładowy spółki ma wynosić 1 miljon zł. („Przem. Met." Nr. 35 z r. b.).

AKADEMJA ORGANIZACJI GOSPODARKI ŚWIETLNEJ.

Organizacja Gospodarki Świetlnej (O. G. Ś.) zamierza urządzić w Warszawie, w związku z 50-letnim jubileuszem żarówki elektrycznej Edisona, akademję w dniu 21. X. b. r., na którą złożyłyby się odczyty i przemówienia, audycja radjowa i konkurs z nagrodami pieniężnemi za najlepiej i najcelowiej oświetlone okno wystawowe.

Bliższych informacyj udziela sekretarjat Stowarzyszenia Organizacji Gospodarki Świetlnej (O. G. Ś.) Jerozolimska 16 m. 6, tel. 66-61.

UDZIAŁ KAPITAŁU BELGIJSKIEGO W ELEKTRYFIKACJI POLSKI.

Jak wiadomo, kapitał belgijski jest silnie zaangażowany w dziedznie elektryfikacji Polski. Głównie rozwija w tym kierunku działalność filja światowej firmy „Trust Metallurgique Belgo-Francais", Société Belgo-Polonaise de force et de traction electrique „Sobelpol". W związku z rozszerzeniem swej działalności T-wo „Sobelpol" podwyższyło kapitał akcyjny z 26 miljonów franków na 120 milj. fr. Podwyższenie kapitału miało na celu założenie nowych fabryk oraz nabycie poważnego udziału kopalni i elektrowni „Silesia", która pozostaje w kontakcie z „Elektrownią Bielsko-Bialską". Transakcje te rozpoczęte w czerwcu zostały w ostatnich czasach sfinalizowane.

ELEKTROWNIE W POLSCE.

Zgodnie z danemi elektrycznego wydziału ministerstwa robót publicznych w Polsce są 742 zakłady elektryczne o mocy instalowanej 932.658 kilowatów. Pod tym względem przoduje województwo śląskie (409.580 kilowatów), następnie idą: województwo kieleckie (143.409 kw.), krakowskie (81.662 kw.), łódzkie (73.771 kw.), m. stoł. Warszawa (57.821 kw.), poznańskie (50.619 kw.), lwowskie (39.067 kw.), warszawskie (23.200 kw.), białostockie (10.808 kw.), lubelskie (8.913 kw.), stanisławowskie (5.046 kw.), wileńskie (4.685 kw.), poleskie (1.938 kw.), wołyńskie (1.863 kw.), tarnopolskie (1.395 kw.), wreszcie nowogródzkie (819 kw.).

W Polsce jest 57 zakładów elektrycznych z wytwórniami energji o mocy instalowanej powyżej 5.000 kw., z których moc ogólna wynosi w r. b. (w kilowatach) 635.420, z czego na województwo śląskie przypada 503.510, na województwa centralne — 131.570, na woj. południowe — 85.340, wreszcie na woj. poznańskie i pomorskie — 15.000. Przy zakładach przemysłowych istnieje 40 elektrowni o mocy 388.500 kw., miejskich elektrowni mamy 9 o mocy 196.020 kw. i okręgowych 8 o mocy 50.900 kw.

DZIAŁ MASZYN ROLNICZYCH

Apel do krajowych fabryk maszyn rolniczych

Fabryki krajowe upraszamy, aby nam donosiły o wszystkich nowościach w zakresie ich produkcji. Chętnie stawiamy łamy nasze bezinteresownie do usług przemysłu krajowego. Przy tej sposobności musimy podnieść ten smutny fakt, że podczas gdy zagraniczne firmy bardzo skwapliwie korzystają z reklamy w naszem piśmie i często donoszą nam o ostatnich zdobyczach w fabrykacji maszyn rolniczych, to nasz przemysł krajowy nie ma w tym względzie — zdawałoby się — nic do powiedzenia, a przecież wiadomo, że i u nas ta gałąź przemysłu stale się podnosi i wypuszcza na rynek coraz nowe wyroby lub też ulepsza dotychczasowe. W interesie rozwoju przemysłu krajowego prosimy fabryki krajowe, by o wszystkich swoich nowościach nas w pierwszym rzędzie informowały.

WYDAWN. „RYNKU METALOWEGO I MASZYNOWEGO".

Skuteczna walka Poznania z importem maszyn zagranicznych

O rozwój i poparcie rodzimego przemysłu lokomobilowego.

Wynikiem nieustającej akcji na rzecz propagandy dla wyrobów krajowych jest wyjaśnienie coraz dokładniejsze co w rzeczywistości w Polsce produkujemy. Dzięki P. W. K. rzec można, że Polska produkuje dziś bezmała wszystko. Cały szereg wytworów przemysłu, które doniedawna sprowadzano z zagranicy, a szczególnie z Niemiec, wyrabia się dziś w Polsce. Przemysł polski rozbudował się nadzwyczajnie, nietylko w szerz lecz i wzwyż.

Polski przemysł ciężki wykazuje imponujący rozwój. Podwaliny jego coraz bardziej się wzmacniają, dzięki czemu kroczymy do coraz dalej idącej samowystarczalności we wszelkich jego dziedzinach

Do dziedzin produkcji, w której doniedawna monopol miały zagraniczne fabryki, a głównie niemieckie, należą lokomobile przemysłowe stacyjne. Według danych statystycznych za r. 1928 sprowadzono z zagranicy tych maszyn

z Anglji	za zł	98 988,—
z Austrji	za zł	18 000,—
z Czechosłowacji	za zł	22 594,—
z Niemiec	za zł	1 386 577,—
ze Swecji	za zł	5 340,—
Razem:	zł	1 531 499,—

czyli zakupiono za przeszło 1,5 miljona złotych maszyn w kraju dotychczas nie budowanych.

Obecnie, dzięki wysiłkom fabryki H. Cegielski Sp. Akc. w Poznaniu, zdołaliśmy również zdobyć samowystarczalność w tej dziedzinie. Na P. W. K. wystawione zostały dwie lokomobile stacyjne przemysłowe, wykonane według najnowszych zdobyczy techniki w tej dziedzinie.

Równocześnie z rozwojem rodzimego przemysłu, wyjaśnia się coraz bardziej sytuacja, a raczej stosunek pewnych warstw odbiorców lokomobil przemysłowych do rodzimej wytwórczości.

Długi czas odbiorcy tych maszyn tłumaczyli i starali się usprawiedliwić taktykę zakupu maszyn zagranicznych twierdzeniem, że lokomobil przemysłowych w kraju nie buduje się. Po rozpoczęciu budowy tych maszyn w Polsce wysuwa się kwestję ceny i wyrób krajowy ma być rzekomo droższy od zagranicznego. Zarzut ten został również odparty i wynikł, jak się okazało, naskutek niedokładnej znajomości metod, stosowanych przez fabryki zagraniczne i opierał się na świadomem wywyższaniu produkcji zagranicznej nad krajową. W celu wyrobienia sobie należytego sądu co do cen lokomobil przemysłowych krajowych należy wziąć pod uwagę ceny dotyczących maszyn na miejscu i porównać je z cenami takich samych maszyn zagranicą na rynku miejscowej produkcji, a nie z cenami tych maszyn w Polsce. Poza tem należy porównać wagę lokomobil zagranicznych z krajowemi, zaznaczyć bowiem należy, że wobec dużego cła, fabryki zagraniczne budują lokomobile znacznie lżejsze, a m. o 15—20% od krajowych. Tak niską wagę uzyskuje się kosztem zmniejszonej maszyny i kotła, a wydajność osiąga się przez szybkobieżność lokomobili. W ten sposób nietylko że następuje szybkie zużycie lokomobili, ale pociąga za sobą konieczność przeprowadzenia ciągłych remontów i wstrzymywania normalnego ruchu, pomijając wzmożony koszt eksploatacji placówki przemysłowej.

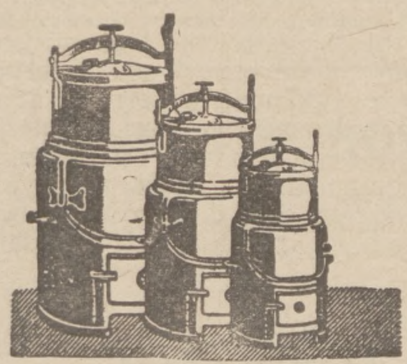
Z porównania tego wynika, że ceny lokomobil krajowych nie są wcale wyższe od zagranicznych, zaś względna taniość tych ostatnich jest nietylko wynikiem dostawy maszyny technicznie niezupełnie doskonałej, lecz wypływa również z szeregu korzyści jakie posiada eksporter zagraniczny, dostarczający te maszyny na rynek polski. Do korzyści tych zaliczyć należy udogodnienie fiskalne, ulgi celne, nieopłacanie podatków, bonifikaty, premje eksportowe, lepsze warunki kredytowe, możność zdyskontowania do 70% faktur itp. Nie ulega kwestji, że i krajowe fabryki eksportujące zagranicę oddają towar taniej aniżeli w kraju, gdyż stosować muszą tak samo system dumpingowy, jakim posługują się fabrykanci w stosunku do rynku polskiego. Podczas gdy jednak eksport polski oparty jest jedynie na względach ściśle gospodarczych, to jednak polityka eksporterów zagranicznych a w szczególności niemieckich oparta jest na innem podłożu, godzącem w podwaliny naszego przemysłu, a co za tem idzie w samodzielność gospodarczą i polityczną kraju.

Wszelkie maszyny i narzędzia rolnicze

Pierwszorzędny

Krajowy fabrykat - parnik

„JOKO"



6116

jest

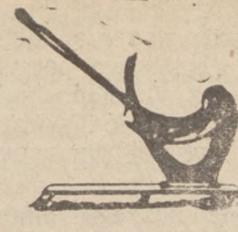
najlepszy i najpraktyczniejszy **w użyciu**

do cenach konkurencyjnych.

Józef Konieczny

Fabryka maszyn i kotlarnia

Telef. 328. **Gniezno, Moniuszki 1.** Telef. 328.



„IDEAŁ"

nóż do krajania słomy

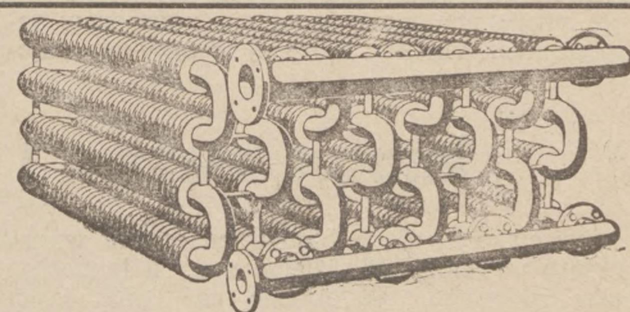
na ściółkę

tani — praktyczny — trwały

Jedyni producenci 3641

Centrala Pługów Parowych T. z o. p. Fabryka Maszyn

Poznań, św. Wawrzyńca 36. Telefon 6117 i 6950



SPECJALNOŚCI: Żelazno-kute rury żeberkowe - Zbiorniki - Budowa aparatów - Rurociągi wysokiego i niskiego ciśnienia - Ogólna budowa maszyn

774?

Katowicka Fabryka Maszyn, Sp. z ogr. odp. Katowice II.

Telefon 1216 **Skrytka pocztowa 271** Telefon 1216

Młocarnie szerokomłotne VISTULA
Młocarnie z przymykami
Młocarnie z wałami do gładkiej słomy
Walce, kieraty
Siekacze do buraków
Sortowniki ziemniaków 5603 t
Maszyny do czyszczenia zboża
Sieczkarnie bębnowe do zapędu mechanicznego stojące i na wozach
Sieczkarnie tarczowe
Koła transmisyjne
Pompy do gnojówki z rurą stalową i wyjmującemi wentylami
Szufle ziemne do transportowania ziemi

wykonuje jako długoletnią specjalność

A. P. Muscate

Fabryka Maszyn Sp. z o. p.

TCZEW (Pomorze)

6437

Głogowski i Syn

właśc.: Inż. Leon Czarliński

FABRYKI MASZYN

Inowrocław Telefon nr. 35

Brodnica (Pomorze) Telefon nr. 20

Maszyny rolnicze

Naprawy lokomobil, młocarń i motorów spalinowych

Pługi motorowe 7319

LEON CZARLIŃSKI

Składy Maszyn Rolniczych

Poznań, ul. Fr. Ratajczaka 14

Telefon nr. 3069

5702 t

Ceny dumpingowe eksporterów zagranicznych wynikają nie z lojalnych zasad kupieckich, lecz oparte są na poparciu finansowem sfer rządzących danego państwa. To poparcie finansowe pozwala nietylko obniżać ceny lecz również udzielać długich kredytów, czego producent polski uczynić nie jest w stanie, tembardziej w obecnej sytuacji finansowej kraju.

W okresie więc przesilenia naszego bilansu handlowego, sprawa ta nabiera dominującego znaczenia i wymaga poparcia miarodajnych czynników państwowych. Akcja czynników rządowych leży w interesie ogólno-gospodarczym państwa i każdy dzień zwłoki reformy celnej dla aktywizacji naszego bilansu pogarsza naszą sytuację i uczynić ją może coraz bardziej groźniejszą.

Reasumując powyższe wywody, wydaje się nam, że przyczyna faworyzowania wytworów fabryk zagranicznych tkwi bardziej w przyzwyczajeniu odbiorcy do tych produktów, ponieważ przemysł nasz doniedawna nie obejmował poszczególnych dziedzin produkcji, a w interesie kupca-przedstawiciela maszyn zagranicznych leżało możliwie jaknajdalej idące popieranie interesów zagranicy, ze względu na własny zrozumiały interes materjalny.

W chwili jednak obecnej, gdy kroczymy po drodze daleko idącej samowystarczalności przemysłowej, dalsze faworyzowanie wyrobów zagranicznych jest szkodliwe z punktu widzenia narodowej potrzeby.

Dlatego też dla osłabienia tego przyzwyczajenia do wyrobów zagranicznych musi ingerować państwo, ponieważ dysponuje wszelkiemi atutami potrzebnemi dla zabezpieczenia naszej niezależności gospodarczej, a co za tem idzie i politycznej.

Karność gospodarcza narodu musi być podporą karności politycznej, o ile dany naród pragnie ostać się w walce o byt z innemi narodami świata

Import maszyn i narzędzi rolniczych

Import maszyn ulega bardzo znacznym wahaniom, które utrudniają określenie stałych tendencyj z okresu 5-letniego. W okresie zaś inflacyjnym warunki życia gospodarczego stwarzały dla poszczególnych zjawisk ramy do tego stopnia odmienne od obecnych, że posiłkowanie się ówczesną statystyką wydaje się niewskazane.

Bądź co bądź, mamy do czynienia na badanym odcinku czasu raczej ze wzrostem przywozu, niżeli z jego cofaniem się. Jeśli ponadto wziąć pod uwagę, że obie większe depresje krzywej uwolnionej od sezonowości, w latach 1925/26 i 1928/29 łatwo się tłumaczą przypadającemi na te właśnie lata przesileniami zbytu w rolnictwie, stanie się tem bardziej oczywiste, że czynniki strukturalne, współdziałające w kierunku zwiększenia importu maszyn — dążenie do restytucji inwentarza uszczuplonego podczas wojny, wzrastające uświadomienie korzyści oddawanych przez maszyny, rozwój spółdzielczości rolniczej, wzrost kredytów — przeważały stale nad jedynym bodaj ,obok wzrostu ochrony celnej, poważnym czynnikiem strukturalnym, działającym w kierunku przeciwnym, t. j. rozwojem krajowej produkcji maszyn i narzędzi. Brak statystyki produkcji nie pozwala, niestety, oznaczyć liczbowo jej ewolucji. Ułamkowe dane wskazują, że przemysł wyrabiający maszyny miał w omawianem 5-leciu tendencję wzrostu ,ale nie ulega wątpliwości, że rozwój ten uległ zahamowaniu podczas kryzysu 1925/26 r., a więc konkurencja maszyn krajowych nie była wówczas przyczyną wypierającą import. Natomiast w roku 1928/29 polski przemysł maszynowy pracował z natężeniem aż do wiosny 1929 r i jego produkcja mogła wpłynąć na zmniejszenie importu niektórych kategoryj maszyn. I tu jednakże główną rolę odegrało skurczenie się siły nabywczej rolnictwa, o czem świadczy redukcja przywozu także takich maszyn, których produkcja krajowa bądź nie istnieje, bądź też odgrywa na rynku minimalną rolę (np. wirówki do mleka).

Dość osobliwe musi się wydać załamanie się krzywej przywozu (oczyszczonej od sezonowości) już od początku 1928 r, podczas gdy objawy przesilenia rolniczego wystąpiły dopiero w jesieni tego roku. Należy tu przedewszystkiem zauważyć, że krzywa ta została nieco wygładzona przy pomocy trzymiesięcznej średniej ruchomej i przy tej operacji uległa zniwelowaniu szczytowa wartość przywozu, przypadająca faktycznie na marzec 1928 r., a więc spadek rozpoczął się w istocie w kwietniu. Ponadto współczynnik sezonowych wahań został obliczony dla marca prawdopodobnie zbyt wysoko (p. niżej), wskutek czego wartość przywozu w marcu 1928 r. jest nadmiernie zredukowana. Główną zaś przyczyną było przesunięcie części importu, który normalnie przypadłby na wiosnę i latem 1928 r. już na sezon zimowy 1927/28 r., wskutek antycypacyjnych zakupów w przewidywaniu waloryzacji ceł. która rzeczywiście nastąpiła w dn. 15 marca 1928 r. Dlatego w przywozie miesięcy zimowych figurują w pokaźnej wysokości nawet maszyny żniwne, których import w tej porze roku redukuje się zazwyczaj niemal do zera. Tak więc, najwyższe wzniesienie krzywej w zimie 1927/28 zostało wywołane przypadkowo, więc już gdyby w następnych miesiącach zakupy rozwijały się normalnie, należałoby przewidywać ich względny spadek. Jest jednak oczywiste, że zapełnienie magazynów towarem, zakupionym przed waloryzacją ceł, musiało się odbić nietylko na względnem, ale i na absolutnem zmniejszeniu się przywozu. To zmniejszenie daje się rzeczywiście zauważyć w maju i czerwcu, jednakże w rozmiarach o tyle nieznacznych, że gdyby nie wyżej zaznaczone antycypacyjne zakupy, należałoby przewidywać w pierwszej połowie 1928 r. dalszy wzrost przywozu. W miesiącach letnich import osiągnął, z wyjątkiem sierpnia, wartości wyższe niż w latach poprzednich, a spadek, który się zaczął w październiku, znajduje już dostateczne wytłumaczenie w pogorszeniu się położenia rolników.

Wpływ częściowej rewizji taryfy celnej, dokonanej w jesieni 1925 r. i obowiązującej od 1 stycznia 1926 r., nie da się równie łatwo wyodrębnić, nietylko dlatego, że równocześnie uległy przegrupowaniu poszczególne pozycje taryfy, ale przedewszystkiem z powodu ówczasnych wahań walutowych. Rewizja ta szła naogół w kierunku ułatwienia przywozu maszyn niewyrabianych w kraju, przy równoczesnem zwiększeniu ochrony produkcji krajowej.

(Dokończenie nastąpi.)

Apel do krajowego przemysłu budowlanego

Fabryki krajowe upraszamy, aby nam donosiły o wszystkich nowościach w zakresie ich produkcji. Chętnie stawiamy łamy nasze bezinteresownie do usług przemysłu krajowego. Przy tej sposobności musimy podnieść ten smutny fakt, że podczas gdy zagraniczne firmy bardzo skwapliwie korzystają z reklamy w naszem piśmie i często donoszą nam o ostatnich zdobyczach w fabrykacji materjałów budowlanych, to nasz przemysł krajowy nie ma w tym względzie -- zdawałoby się — nic do powiedzenia, a przecież wiadomo, że i u nas ta gałąź przemysłu stale się podnosi i wypuszcza na rynek coraz nowe wyroby lub też ulepsza dotychczasowe. W interesie rozwoju przemysłu krajowego prosimy fabryki krajowe, by o wszystkich swoich nowościach nas w pierwszym rzędzie informowały.

WYDAWN. „RYNKU METALOWEGO I MASZYNOWEGO".

Żelazo w nowoczesnem budownictwie

Śledząc stosowanie licznych metod w nowoczesnem budownictwie, tak pod względem technicznym jak i ekonomicznym, zauważyć możemy, że dziś jako materjał budowlany, na pierwszy plan wysuwa się żelazo, w postaci szkieletów, utworzonych z ram.

W jednym z ostatnich numerów, „Gazety Handlowej" obszernie poruszył tę sprawę p. M. Krzywiński, snując w swym artykule wnioski na temat zastosowania tej najnowszej metody budownictwa w Polsce, na wzór państw zachodnio-europejskich.

Na Zachodzie — pisze on — musimy stwierdzić wielką zmianę zapatrywań zarówno na metody budowania, jak również na materjały, używane w nowoczesnem budownictwie. Wzgląd gospodarczy dominuje.

Współcześni technicy doszli do przekonania, że rozwiązanie problemu racjonalnej i ekonomicznej produkcji polega na potanieniu jednostki wytwórczości przez masową, seryjną fabrykację. W budownictwie również poszukiwano takiej formy, któraby zapewniła konsumentowi maksymum zadowolenia przy minimum kosztów. W tym celu trzeba było ustalić nowe sposoby budownictwa mieszkaniowego i materjały, jakich należałoby używać. W wyniku poszukiwania nowych dróg w budownictwie mieszkaniowem przekonano się, że przemysł budowlany, wbrew dotychczasowym poglądom, nie jest tu również wyjątkiem. Znormalizowana seryjna produkcja mogła jedynie i w tej dziedzinie rozwiązać problem w kierunku pożądanym.

Budownictwo współczesne małych domków (o takich narazie mówimy), to jedynie montaż kilku typów takich domków, których poszczególne, znormalizowane części składowe wytwarza dany przemysł. Bogate doświadczenia teorytyczne i praktyczne budownictwa amerykańskiego, angielskiego, francuskiego i niemieckiego stwierdzają, że cegła musi być uznaną w wielu wypadkach za materjał przestarzały, gdyż jest droga, oraz, mając za żadanie spełnić podwóją rolę, statystyczną i termiczną, nie może żadnej spełnić należycie.

Zgodzono się, że należy rozdzielić te dwie role między dwa zupełnie od siebie niezależne materjały. Nośną część budynku stworzyć ma szkielet żelazny, termiczną zaś lekki, mało wytrzymały, ale ciepły materjał wypełniający. Początkowo dawał się panować niepodzielnie szkielet żelbetonowy (panujący dotychczas u nas), dziś jednak ustępuje miejsca konstrukcji żelaznej, które znajduje powszechne zastosowanie w małem i wielkiem budownictwie.

Co do materjałów wypełniających ramy szkieletu, to istnieje wiele wynalazków, jednak wysuwają się tu na plan pierwszy produkty cementowe, beton lekki, celolit i gazobeton. Pierwszy powstaje z tłucznia tufowego zwanego pumeksem (Bimstein) i stosowany jest powszechnie w okolicach gdzie tuf występuje masowo (południowa Europa i Nadrenja). Celolit i gazobeton powstają przez dodanie do betonu w czasie mieszania substancyj pieniących, które wytwarzają w betonie wielką ilość drobnych, niezłączonych ze sobą komórek, co daje materjał bardzo lekki.

Te dwa materjały rozpowszechniły się prawie we wszystkich krajach cywilizowanych. Wyrabia się je jako kostki do ścian, pustaki i płyty. Te ostatnie stosowane są najczęściej, przytem przytwierdza się je z obu stron słupów żelaznych. Próżnia między płytami jest dzielona poziomowemi listwami na niskie komory. Powierzchnia zewnętrzna ścian pozostaje niewyprawioną w stanie naturalnym, od wewnątrz jest malowana. Strony składają się wtedy również z płyt — stanowiących pod dźwigarami sufit, a nad dźwigarami podstawę do ułożenia podłogi. Ten typ domków należałoby znać w naszych warunkach za najodpowiedniejszy.

Przedstawiwszy powyżej ogólne zasady nowoczesnego budownictwa i materjałów w nim używanych, należy się bliżej zastanowić nad zaletami budowli o szkieletach żelaznych. Najważniejszą zaletą tego rodzaju budownictwa jest jego ekonomiczność. Oszczędności na samych kosztach budowy, wskutek krótkiego czasu jej trwania, dochodzą w Niemczech do 25%. Przy dzisiejszej drożyźnie kapitału w Polsce zaleta ta jest specjalnie ważną. Budowa staje się jedynie montowanią gotowych znormalizowanych elementów, które składa się w jedną całość. Pracę tę wykonać mogą nawet niewykwalifikowani robotnicy w ciągu kilku dni, niezależnie od pory roku i pogody. Domy takie wskutek swej lekkości, wymagają tylko niedużych fundamentów, a wskutek spoistości materjału budowlanego są niemniej czułe na usuwaniu się gruntu. Dadzą się one również szybko i tanio rozebrać i przenieść w inne miejsce. Nie wymagają czasu na wyschnięcie, gdyż materjał, wypełniający jest dostarczany po należytem poprzedniem wysuszeniu. Ta ostatnia zaleta, łącznie z niezależnością czasu budowy od pory roku i pogody, pozwoliła zapewnić w przemyśle budowlanym ciągłość pracy, która obok masowej, seryjnej fabrykacji jest warunkiem racjonalizacji i ekonomizacji budownictwa.

Sądząc z rozwoju tego budownictwa w innych krajach, należy przypuścić, że również i u nas rozwój pomysłów, zarówno małego jak i wielkiego budownictwa pójdzie po linji stosowania szkieletu żelaznego, jako znacznie poręczniejszego od żelbetonu przez szybkie ustawianie na budowie.

Zmienione warunki techniczne i pieniężne w budownictwie mieszkaniowem skłoniły umysły inżynierów zagranicą do szukania nowych dróg rozwiązania sprawy budowy tanich domów. Z chwilą jednak rozwiązania w wyżej wskazanym kierunku potrzeb budownictwa, trzeba było przekonać budujących i wprowadzić w praktyce nowe sposoby budownictwa. W tym celu połączone zostały wspólne wysiłki architektów, budowniczych oraz dostawców materjałów budowlanych, a więc przemysłu konstrukcyj żelaznych i cementowego.

Jeżeli dziś dominuje na Zachodzie ten sposób budownictwa, to tylko dlatego, że jest racjonalny i ekonomiczny; szybkie zaś wprowadzenie go w zastosowaniu praktycznem zostało umożliwione przez szeroko pojętą akcję propagandową, przeprowadzoną w tym kierunku przez zainteresowane przemysły, wsparte doświadczeniem fachowców budowla-

nych. W kierunku wyżej wskazanym poszedł również plan budowy tanich mieszkań francuskiego ministra robót publicznych p. Loucheur'a. Ponieważ u nas moment taniości wysuwa się również na plan pierwszy, należałoby się zastanowić, co wypada w tym kierunku zrobić.

Jak wiadomo, Syndykat Polskich Hut Żelaznych zainteresował się tą kwestją, zbierając odpowiednie materjały, tyczące się tego rodzaju budownictwa i możliwości zastosowania go w naszych warunkach. W tej akcji zamierza Syndykat ściśle współpracować z wszystkimi zainteresowanymi, a więc przedewszystkiem z naszymi fachowcami budowlanymi, celem ustalenia odpowiednich dla nas typów domów mieszkalnych oraz wypracowania jednolitego planu dla całego państwa. Należy zaznaczyć, że inicjatywa Syndykatu P. H. Ż., w razie jednoczesnego rozwiązania sposobów finansowania budowy tanich mieszkań, może bardzo silnie i we właściwym kierunku pchnąć to palące zagadnienie.

Kontyngenty wywozowe w niemiecko-polskiej umowie drzewnej

Przedłużona automatycznie o rok niemiecko-polska umowa drzewna, o której pisaliśmy już w poprzednim numerze naszego pisma, przewiduje, iż kontyngent drzewa tartego, który ma być w tym czasie wywieziony do Niemiec, wynosić będzie 1.250.000 metrów sześciennych. Drzewo okrągłe nie jest przy wywozie do Niemiec objęte żadnym kontyngentem i opłaca jedynie pewne stawki wywozowe od drzew iglastych wynosi 40 gr. od 100 kg., przy drewnie okrągłym z wyjątkiem buku, osiki i olszyny, od których opłata wywozowa wynosi 20 gr od 100 kg. Natomiast przy wywozie osiki nieobrobionej płaci się 1.50 zł od 100 kg., aby przeciwdziałać nadmiernemu wywozowi tego gatunku, niezbędnego dla krajowej produkcji zapałczanej. Według danych statystycznych wywieziono od 1 stycznia do 1 września do Niemiec z Polski drzewa tartego 450.000 metrów sześć., chociaż kontyngent do końca roku przewiduje znacznie większą ilość, bo 1.250.000 metrów sześć. Prawdopodobnie w miesiącach ku końcowi roku wywóz drzewa tartego do Niemiec wzrośnie, ale całkowitego kontyngentu nie wyczerpie. W kołach fachowych — przypuszczają, że wywóz drzewa tartego osiągnie w tym roku około 800.000 metrów sześć. Ten stan rzeczy tłumaczy się zastojem na rynku niemieckim, wywołanym słabym ruchem budowlanym. Drzewa nietartego wywieziono w ciągu siedmiu miesięcy roku bież. ogółem 300.000 metrów sześć., co razem daje wartość około 90.000.000 złotych.

Wywóz cementu

Wywóz cementu nie dosięga w r. b. tych dość poważnych rozmiarów, do jakich doszedł on w r. 1928. Gdy przed rokiem do końca sierpnia wywieziono 73,6 tys. ton, to w r. bież. wywóz w ciągu tychże 8 miesięcy wynosił 55,5 tys. ton. Na sierpień przypada 7,5 tys. ton. Wskazuje to, że wywóz nie wzrósł, co spowodowane jest trudnością konkurencji na rynkach międzynarodowych. Rynki zbytu podlegają częściowej zmianie. Ostatnio najpoważniejsze ilości nabywały Szwecja, Brazylja i Turcja.

Finlandzki rynek drzewny

Wbrew pierwotnym oczekiwaniom wywóz drzewa z Finlandji zwiększył się w r. b. w porównaniu z ub. r. W ciągu 8 miesięcy r. b. wynosił on 930 tys. standartów, podczas gdy w tymże czasie r. ub. 835 tys. standartów. Największy wzrost wykazuje wywóz do Anglji, podczas gdy spadł wywóz do Niemiec. Ten bardzo znaczny wzrost wywozu postępował jednocześnie ze spadkiem cen, które spowodowała konkurencja Anglji przedewszystkiem na rynku rosyjskim. W następnym roku spodziewać się należy ograniczenia produkcji wobec obawy o zbyt zwłaszcza na najważniejszym dla państw skandynawskich rynku wielkobrytańskim.

Piętnastolecie istnienia zakładu doświadczalnego budownictwa wodnego w Wiedniu

Zakład ten otwarty w roku 1914, a urządzony częściowo także kosztem galicyjskiego funduszu budowli wodnych (90.000 koron), przeprowadził w niedługim stosunkowo jeszcze okresie swego istnienia, szereg poważnych prac. Opis urządzeń, oraz przegląd tych prac podaje osobna broszura wydana przez obecnego kierownika Zakładu inż. R. Ehrenbergera.

Oto szereg najważniejszych prac doświadczalnych:

1. Sprawdzenie przelewów. 2. Doświadczenia na modelach dotyczące regulacji Dunaju pod Mella. 3. Wykształcenie profilów równowagi w prostych kierunkach rzek. 4. Stałość przepuszczalnych grobli. 5. Nowe zasady obrachowania ruchu rumowiska w rzekach. 6. Doświadczenia z rurą do obserwacji dna rzeki. 7. Zjawisko w związku z ruchem wody w polach między ostrogami. 8. Tarowanie Pitotów. 9. Próby wentyli. 10. Ruch wody w stromych rynnach. 11. Badania wydatności studzien i oznaczenie przepuszczalności piasku. 12. Doświadczenia na modelach dotyczące ubezpieczenia podłoża jazu. 13. Doświadczenia na modelach dotyczące ochrony Wiednia przed powodzią. 14. Spływ wody i rumowiska na dolnej ścianie przegród. 15. Rozkład ciśnień na grzbiecie jazu. 16. Badania działania ubezpieczenia podłoża jazu na Ybbs.



Udoskonalone maszyny
do wyrobu:
**dachówki cementowej,
pustaków betonowych,
cembrowiny studziennej,
żłobów, słupów, płyt, rur
i t. p.**

poleca 757

Fabryka Maszyn Rzewuski i S-ka Sp. Akc.

Warszawa, ul. Ordynacka 7

Zysk niewielkiej wytwórni betonowej w jednym roku wynosi od 5.000 do 6.000 zł

Żądajcie cenników i objaśnień.

„AMERICANA”

6848

Przemysł szmerglowy
Łodygowice

Tarcze przemysłowe

pierwszorzędnej jakości, we wszelkiej twardości, ziarnistości i wiązaniu.

Solidna obsługa — Ceny bezkonkurencyjne

Prosimy o zażądanie cenników i wzorów

CENTRALNE OGRZEWANIA i SANITARNE URZĄDZENIA
SP. Z OGR. ODP.

KONIECZNY i WOLNY

Katowice, ul. Jagiellońska nr. 36

Telefon nr. 23-92

▼

Projektują i wykonują wszelkie systemy centralnych ogrzewań, pierwszorzędne urządzenia sanitarne, łaźnie, susznie i zaopatrzanie domów wodociągami z studzien głębokich i t. p.

7350



4047

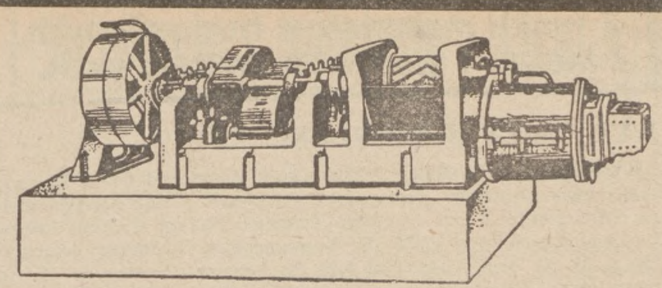
Materjały budowlane wszelk. rodzaju poleca

GUSTAW GLAETZNER

Centrala Materjałów Budowlanych i Dachówek

Tel. 6580 **POZNAŃ 3 Mickiewicza 36** zał. 1907 r.

adr. telegraf.: „Dachglaetzner“-Poznań



Dostarczamy wprost z naszej fabryki

w Łagiewnikach, Górny Śląsk

według oryginalnych konstrukcyj
znanej na całym świecie firmy
RICHARD RAUPACH, GÖRLITZ (Niemcy)

wszelkie maszyny cegielniane i części zapasowe

do wyrobu cegieł, dachówek wszelkiego rodzaju, cegieł szamotowych, rur glinianych, rur drenowych i t. d. 6912

RYSZARD RAUPACH

Sp. z ogr. odp.

Katowice, ul. Gliwicka 15.

Przedstawiciel: Inż. W. ROBIŃSKI, Poznań, Aleje Marcinkowskiego 17, I. p.

Cement, wapno

budowlane i hydrauliczne, cegły, pustaki, płyty cegłowe, dachówki, papy dachowe zwykłe i specjalne asfaltowe, papę izolacyjną, smołę, lepnik, żelazo, gwoździe, gips, trzcinę, kafle, płyty posadzkowe, **glazurowane płyty ścienne, glazurowane rury kamionkowe i koryta,** wyroby **szamotowe Kulmiza i Radeburskie,** zaprawy tynkowe do fasad, karbolineum, płyn izolacyjny przeciw wilgoci i przeciekaniu wody **„CERESIT“**, materjały do izolacji, cegły i dachówki szklane, szplisy i gonty (szkudły), ziarnka marmurowe do terrazza, piaskowiec do szlifowania, parkiet dębowy, linoleum, **dachówkę azbestowo-cementową,** specjalną papę asfaltową **„BINOLIT“,** siatkę drucianą z wstawkami z gliny palonej, oraz wszelkie inne artykuły w zakres budownictwa wchodzące, dostarcza najtaniej i pierwszorzędnej jakości (7333

1603

Stefan Pełczyński

Hurtownia Materjałów Budowlanych

Poznań III, Dworzec Towarowy, tel. 5605

Z rynku materjałów budowlanych, metali i wyrobów metalowych.

MATERJAŁY BUDOWLANE.

Poznań, 11. 10. „Materjał Budowlany“ notuje od dn. 1. 10. następujące ceny za wapno i cement loco skład w Poznaniu: Cement mniejsze ilości poniżej 5 ton: 1 beczka cementu a 200 kg. zł 25 dla budown. i odsprzedawców zł 25.50 dla konsumentów, 1 beczka cementu a 150 zł 23 dla bud. i odsp., zł 6.90 dla konsum. Wagonowo dla konsumentów i odsprzedawców: 1 beczka a 200 kg. zł 24.90 pocz. od 5 ton. zł 24.25, od 10 ton. 1 beczka 180 kg. zł 22.80 pocz. od 5 ton, zł 22.15 od 10 ton, 1 worek a 50 kg. zł 6.15 pocz. od 5 ton, zł 5.75 od 10 ton. Wapno: niegaszone za 100 kg. zł 5.30 dla bud. i odsprzed. zł 5.70. dla konsum. gaszone 1 beczka zywkła zł 8.60 dla bud. i odsprzedawców zł 9.10 dla konsum. gaszone 1 m. kub. zł 43, dla bud. i odsprzed. zł 45.50, dla konsumentów, wapno gaszone i jedna beczka cementu zł 5, dla bud. i odsprzed. zł 6, dla konsum. wapno hydrauliczne za 1 beczkę a 150 kg. 12.75, dla bud. i odsprzed. 13.75 dla konsumentów.

Poznań, 11. 10. Firma „Przemysł Smołowcowy“ notuje następujące ceny orjentacyjne: za I a asfaltową — papę dachową: I-a cena za wałek 10-m., 2-ga za wałek 7-mio metr. nr. 80 — 7.35, nr. 100 — 8.75 i 6.15 zł, nr. 125 — 7.30 i 5.10 zł, nr. 150 — 6.50 i 4.55 zł, nr. 175 — 5.80 i 4.05 zł, nr. 200 — 5.20 i 3.65 zł, papę izolacyjną Id 100-ce w metrowej szerokości i w wałkach po 3.50 m. dług. po 3 zł. za 1 m.^{2} za specjalne cięcia, podwyższa się o 10 proc. Prima smoła destylowana 28 zł za 100 kg. netto — lepnik 29 za 100 kg. brutto/netto, karbolineum 48 zł za 100 kg. netto.

DRZEWO.

Warszawa, 11. 10. Na rynku drzewa opałowego Miejskie Zakłady notują za tonę w zł. franco wagon st. wileńska, lub franco składy miejskie. Drzewo I. gat. (jiek.) sosnowe 60, II gat. —, szczapowe olszowe 45, brzozowe 45, dębowe 45, rąbane sosnowe 75. Prywatni hurtownicy notują franco Wileńska za tonę: sosnowe I gatunek piekarski okorowane 65—70 twarde dębowe 47. Mocna tendencja na drzewo opałowe i zwyżka cen datuje się od podwyższenia taryfy kolejowej od 1 bm., która średnio dla drzewa okorowanego podrożała na tonie 8 zł, a w korze 4 złote.

Bydgoszcz, 11. 10. Ceny drzewa Bydgoskiej Dyrekcji Lasów Państwowych we wrześniu. Budulec sosnowy: na pniu 43 zł za m.^{3}, loco wagon 54 zł za m.^{3}. Koszt wyróbki 1.50 zł, transport (przeciętnie do 7 km.) 8.20 zł i załadowanie 1.30 zł. Kopalniaki sosnowe: na pniu 23.60 zł za m.^{3}, loco wagon 33 zł za m.^{3}. Wyrób 2.30 zł, transport 5.80 zł, załadowanie 1.30 zł. Szczapy sosnowe: na pniu 13 zł za mp., loco wagon 19.30 zł za mp. Kosztý wyrobu 2 zł, transport 370 zł, załadowanie 0.80 zł.

Gdańsk, 11. 10. Koncern drzewny w Londynie Lipmann et Schalit zakupił w Rosji Sowieckiej trzy miljony standardów drzewa na ogólną sumę 40½ miljona funtów szterlingów. Dostawa ma być wykonana w przeciągu trzech lat. Ten sam koncern przeprowadził pierwszą większą transakcję, zakupiwszy w roku ubiegłym 650 tysięcy standardów drzewa. Powyższe transakcje czynią wielki wyłom na rynkach: szwedzkim, fińskim i polskim, Anglja bowiem odbiera 65 proc. produkcji całego drzewa. Sfery kompetentne w Gdańsku utrzymują, że koncern Schalita zarobi na wymienionej transakcji 600 tysięcy funtów szterlingów.

Wilno, 11. 10. Na rynku drzewa tartego sytuacja bez zmiany. Notowano: deski sosnowe czyste 110—120 zł za 1 metr^3, półczyste I gat. 80—90, II gat. 55—60, łaty 110—115 kantówka do 20 cm. grubości 115—120, od 20 cm. grubości 125—130, bale 120—125, kloce 60—70. Deski stolarskie wszystkich grubości: dębowe 200—240, klonowe 200—240, jesionowe 200—240, grabowe 300—350 brzozowe 140—150, olszowe 120—130. Zainteresowanie małe, tendencja utrzymana.

METALE I WYROBY METALOWE.

Warszawa, 11. 10. Ceny żelaza w półhurcie wynoszą za kg. loco z dostawą w miejscu: belki i korytka do nr. 24 w Warszawie 54 gr. na prowincji 55—56 gr., na Kresach Wschodnich 55—50 gr., od nr. 26 w Warszawie 59 gr., na prowincji 60—61 gr., na Kresach Wschodnich 60—64 gr.; żelazo w Warszawie 49 gr., na prowincji 50—51 gr., na Kresach Wschodnich 50—54 gr.; blacha przy grubości do 5 mm. w Warszawie 67 gr., na prowincji 68—70 gr., na Kresach Wschodnich 69—73 gr., przy grubości od 5 mm. w Warszawie 59 gr., na prowincji 61—63 gr., na Kresach Wschodnich 61—65 gr.; bednarka: w Warszawie 57 gr., na prowincji 58—59 gr., na Kresach Wschodnich 58—62 gr. Przy jednorazowym załadunku niemniej 10 ton belek, żelaza, blachy i bednarki odlicza się od cen 7 procent rabatu loco wagon, przy jednorazowym załadunku niemniej 5 ton odlicza się 5 procent rabatu loco wagon, przy mniejszych ilościach 5 procent rabatu loco skład. Towar sprzedawany jest przeważnie na weksle z terminem siedmiodniowym i na rachunek otwarty do 30 dni. W handlu żelazem panuje cisza ze względu na słaby rozwój ruchu budowlanego. W r. b. obroty są znacznie mniejsze, niż w ubiegłych latach.

Katowice, 11. 10. Surówka odlewnicza Huty Pokoju nr. 1 (Friedenshütte P. G. S.3, oraz Górnośląskich Zjednoczonych Hut Królewskiej i Laury — reprezentacja Towarzystwa dla Sprzedaży Surówki Żelaznej, Sp. z ogr. odp. w Warszawie, Sienna 11, cena za tonę 220 zł loco stacja wysyłająca.

Katowice, 11. 10. W przemyśle metalowym w związku z nadchodzącym okresem zimowym zaznacza się pewne osłabienie, zwłaszcza w odlewach metalowych. W armaturach, jak dotychczas, zatrudnienie średnie, należy jednak i tu oczekiwać również osłabienia. W dziale odlewów żeliwnych ruch średni. Ceny odlewów metalowych wykazują lekką zniżkę i notują za 1 kg. loco odlewnia Katowice w złotych: Mosiądz pręty 3.40, tuleje i inne odlewy 3.50, mosiądz kujny 3.80, kuty 4.60, bronz specjalny pręty 3.90 tuleje i inne odlewy 4.10, bronz fosforowy pręty 4.10, tuleje i inne odlewy 4.25, bronz fosforowy d-ra Kincela pręty 5.10, tuleje i inne odlewy 5.40, bronz niklo-fosforowy 5.90, manganowy kujny 4.60, maganowy kuty 5.60, stalowy 6.50, aluminjowy 9, djamentowy 16.20, miedź elektryczna kuta w sztabach, pręty o grubości ponad 20 mm. 6.50, 15—19 mm. 7.40, 10—14 mm. 8.70.

CENY METALI WEDŁUG NOTOWAŃ GIEŁDY LONDYSKIEJ W DN. 3. X. 1929 R. W ZŁOTYCH PO KURSIE DNIA ZA TONĘ METR.

Aluminjum 4258, antymon 2235, cyna standard 8363 cynk hutniczy 1009, miedź elektrolityczna 3601, miedź standard 3145, ołów miękki 996, nikiel 7451, rtęć 28597, srebro za 1 kg. 135.

CENY MATERJAŁÓW OGNIOTRWAŁYCH.

ustalone w Związku Fabryk Wyrobów Ogniotrwałych, Kamionkowych i Ceramiki Szlachetnej:

	za 100 kg.:
Cegła ogniotrwała zwyczajna, 29/30 st. Segera	105.— zł.
cegła kopulakowa II, 31 st. Segera	126.— „
cegła kopulakowa I 32 st. Segera	151.— „
glina mielona III	55.— „
glina mielona II	70.— „
glina mielona I	87.50 „
mączka szamotowa II	82.50 „
mączka szamotowa I	106.— „
mączka szamotowa 0	150.— „
zaprawa szamotowa III	71.— „
zaprawa szamotowa II	83.— „
zaprawa szamotowa I	92.— „
zaprawa szamotowa 0	130.— „

SUROWCE I ARTYKUŁY TECHNICZNE DLA PRZEMYSŁU METALOWEGO.

Ceny hurtowe na surowce i artykuły techniczne dla przemysłu metalowego w dniu 20 września 1929 r. w złotych (podług danych S. A. „Zjednoczeni Polscy Przemysłowcy Metalowi“).

a) za tonę franco wagon stacja załadowania:	Zł. gr.
Surówka „Starachowicka“ franco wagon huta Nr. 0	215.—
„ „ „ „ „ Nr. 1	210.—
„ „ „ „ „ Nr. 2	205.—
Złom żeliwny (fragment lany zagraniczny)	185.—
Żelazo handlowe krajowe	350 +2%
Bednarka gorąco walcowana	422,5+2%
Walcówka, drut okrągły od 5½13 mm., kwadratowy od 5¼—8 mm.	398.5
Bednarka zimno walcowana	—.—
Blacha (cena zasadnicza) gruba 5 mm. i wyżej	432,5+2%
Blacha cienka do 5 mm.	525 +2%
Koks karwiński	67.—
Koks górnośląski twardy	50.80
Koks górnośląski miękki	50.80
Węgiel kowalski myty cieszyński	67.—
Węgiel górnośląski gruby	40.50
Węgiel górnośląski kostka	42.—
Węgiel dąbrowski gruby	38.10
Węgiel dąbrowski kostka	39.60
Cegła ogniotrwała normalna	135.—
Cegła ogniotrwała kopulakowa	150.—

Złoty w dniu 11 października 1929 r.

Gdańsk przekaz 57.60—57.74, gotówka 57.63—57.77, Berlin przekaz na Warszawę, Poznań, lub Katowice 46.925—47.125, gotówka grube i drobne 46.825—47.223, Zurych przekaz 58, N. Jork przekaz 11.25, Praga przekaz 378.20, Budapeszt gotówka 64.05—64.35.

Przetargi · Submisje · Licytacje

PRZETARG OFERTOWY.

Fabryka opakowań i etykiet P. M. T. Poznań—Jeżyce, ul. Staszica 15 ogłasza niniejszem przetarg ofertowy na sprzedaż maszyn, a mianowicie:

1. maszyny litograficznej, maszyny do przedruków syst. Krause, maszyny do krajania ustników papierosowych, 28 różnych maszyn kartonażowych do cięcia papieru, kartonu, do sztancowania, szycia, rysowania i t. p., szlifierkę do noży, 70 maszyn do wyrobu gilz (tutek) różnych systemów;
2. około 30.000 kg. łomu maszynowego, około 4.000 kg. obręczówki (bandówki) i drutu, około 1.000 kg. starych płyt akumulatorowych i szlamu ołowianego.

Reflektanci winni nadesłać do godz. 12, dnia 15 listopada 1929 swe oferty w zamkniętej kopercie z napisem: „Oferta na maszyny i łom maszynowy", pod adresem: Fabryka opakowań i etykiet P. M. T. Poznań—Jeżyce, ul. Staszica 15, oraz złożyć do Kasy Skarbowej w Poznaniu do dyspozycji wyżej wymienionej Fabryki wadjum w wysokości około 3% ceny ofertowej, załączając do oferty kwit wadjalny.

Oferent najkorzystniejszy winien w terminie dni 14 od daty zawiadomienia Fabryki o przyjęciu jego oferty, uiścić cenę ofertową oraz zabrać zakupione maszyny względnie łom a to pod rygorem utraty wadjum.

Maszyny i łom są do oglądnięcia w Fabryce opakowań i etykiet P. M. T. Poznań—Jeżyce, ul. Staszica 15 i na składzie Firmy Hartwig, w godzinach urzędowych, od dnia 4 listopada 1929 r. Za ilość i jakość materjałów pod 2 Fabryka nie odpowiada; ewentualne więc późniejsze reklamacje nie będą uwzględnione. **Dyrekcja.**

Powiatowa Kasa Chorych w Poznaniu ogłasza

PRZETARG PUBLICZNY.

na wykonanie robót: ziemnych, murarskich, żelbetowych i ciesielskich przy budowie ośrodka zdrowia w Pobiedziskach. Oferty należy składać do dnia 17 października 1929 r. w biurze Powiatowej Kasy Chorych w Poznaniu, ul. Wały Kościuszki 3, w zapieczętowanych kopertach z napisem: „Oferta na pierwszą serję robót przy budowie Ośrodka Zdrowia w Pobiedziskach". Do ofert winno być dołączone wadjum w wysokości 2% sumy oferowanej w gotówce lub w uznanych przez władze budowlane państwowe papierach wartościowych. Otwarcie ofert nastąpi o godzinie 10 min. 15 tegoż dnia. Kosztorysy ślepe wydaje Powiatowa Kasa Chorych po cenie zł 5,—, gdzie również przejrzeć można rysunki. Poza tem wszelkich informacyj co do sposobu konstrukcji udzielać będzie Architekt Leonard Mendelski, kierownik budowy, Poznań, ul. Kantaka 2, w godzinach 4—5-ej.

Powiatowa Kasa Chorych zastrzega sobie wybór oferenta względnie podział robót na kilku oferentów, lub nieuwzględnienie żadnej z ofert. Przy budowie obowiązywać będą przepisy i postanowienia obowiązujące przy robotach państwowych oraz warunki miejscowe.

Powiatowa Kasa Chorych w Poznaniu

(—) Arch. Leonard Mendelski, Kierownik Budowy — (—) Wł. Żakowski, Dyrektor.

(—) Józef Rączkowski, Przewodniczący Zarządu.

OGŁOSZENIE.

W poniedziałek dnia 11 listopada 1929 r. o godz. 11-tej odbędzie się w gmachu Urzędu Wojewódzkiego w Poznaniu (pokój nr. 12) ul. Gołębia 1 przetarg na samochód osobowy marki „Opel"; opis samochodu: samochód sześcioosobowy, otwarty z czterocylindrowym silnikiem spalinowym o mocy 14/38 KM., średnicy cylindrów 20 mm., skoku tłoków 12 mm. Ogumienie pneumatyczne 880/120 mm.

Reflektanci mogą obejrzeć wymieniony samochód w garażu Urzędu Wojewódzkiego we wtorek od godziny 11—13 oraz w dniu przetargu od godziny 10.

W tym celu należy zgłosić się w Urzędzie Wojewódzkim pokój nr. 12. Warunki przetargu przejrzeć można tamże codziennie od godz. 11—13.

Za Wojewodę:
Rzepecki, Dyrektor Robót Publ.

Powiatowa Kasa Chorych w Poznaniu ogłasza

PRZETARG PUBLICZNY.

na wykonanie robót: ziemnych, murarskich, żelbetowych i ciesielskich przy budowie ośrodka zdrowia w Swarzędzu. Oferty należy składać do dnia 17 października 1929 r. w biurze Powiatowej Kasy Chorych w Poznaniu, ul. Wały Kościuszki 3, w zapieczętowanych kopertach z napisem: „Oferta na pierwszą serję robót przy budowie Ośrodka Zdrowia w Swarzędzu". Do ofert winno być dołączone wadjum w wysokości 2% sumy oferowanej w gotówce lub w uznanych przez władze budowlane państwowe w papierach wartościowych. Otwarcie ofert nastąpi o godzinie 10 min. 15 tegoż dnia. Kosztorysy ślepe wydaje Powiatowa Kasa Chorych po cenie zł 5,—, gdzie również przejrzeć można rysunki. Poza tem wszelkich informacyj co do sposobu konstrukcji udzielać będzie inżynier-architekt Jerzy Müller, kierownik budowy, Poznań, ul. Berwińskiego 1, w godzinach 4—5-ej.

Powiatowa Kasa Chorych zastrzega sobie wybór oferenta względnie podział robót na kilku oferentów, lub nieuwzględnienie żadnej z ofert. Przy budowie obowiązywać będą przepisy i postanowienia obowiązujące przy robotach państwowych oraz warunki miejscowe.

Powiatowa Kasa Chorych w Poznaniu

(—) Inż.-Arch. Jerzy Müller, Kierownik Budowy — (—) Wł. Żakowski, Dyrektor.

(—) Józef Rączkowski, Przewodniczący Zarządu.

PRZETARG.

Komitet Likwidacyjny Państwowych Zakładów Graficznych Min. Skarbu (Warszawa, Al. Jerozolimskie Nr. 91) ogłasza na dzień 31 października (czwartek, o godz. 17-ej, przetarg ofertowy i ustny na sprzedaż:

1. Wagi setnej wozowej do 12.000 kg. f. Krzykowski.
2. Maszyny do przesiewania farb f. Lehmana,
3. 2-ch młynków do tarcia farb.
4. Silników elektr. o mocy od 1 K/m do 10 K/m.
5. Wentylatorów elektr. ściennych i biurkowych.

Przedmioty wystawione na przetarg oglądać można w Składzie P. Z. G., Al. Jerozolimskie Nr. 91, od godz. 11—13.

Informacyj udziela Komitet Likwidacyjny P. Z. G., tel. 49-49, w godz. od 11 do 15.

PRZETARG OFERTOWY.

5 Okręgowe Szefostwo Budownictwa w Krakowie ogłasza przetarg ofertowy na wykonanie około 140 sztuk pieców koszarowych, opancerzonych, oraz 110 sztuk pieców kaflowych na dzień 18 października godz. 10-tą.

Wszelkich informacyj udziela referat techniczny 5 Okręgowego Szefostwa Budownictwa Kraków — Plac Magdaleny 2, III p. w godzinach urzędowych.

Szczegółowe i ogólne warunki robót są do wglądu w ref. technicznym 5 Okręgowego Szefostwa Budownictwa Kraków od dnia 10 bm.

Druki ofertowe nabywać można od dnia 10 bm. w kancelarji Szefostwa Budownictwa O. K. V.

Wysokość wadjum wynosi 3% oferowanej kwoty z tem, że po zatwierdzeniu oferty musi być wypełniona do przepisanych 5%.

Szczegóły ogłoszenia w „Monitorze Polskim".

p. o. Szefa Budownictwa O. K. Nr. V.
w z. (—) **Inż. Kołodziejczyk,** major.

Powiatowy Zarząd Drogowy w Krakowie rozpisuje ustny

PRZETARG PUBLICZNY.

na sprzedaż używanych samochodów osobowych marki „Puch", „Ford", „Marmon" i samoch. półciężarow. marki „Austro-Daimler" oraz obręczy z pod gum samochodów ciężarowych.

Przetarg odbędzie się w dniu 25 października 1929 r. o godzinie 13-tej w biurze Zarządu przy ul. Starowiślnej 13 II p. drzwi Nr. 55, gdzie też udziela się informacyj co do warunków sprzedaży i miejsca oglądania samochodów.

Powiatowy Zarząd Drogowy w Krakowie.

Dyrekcja Poczt i Telegrafów w Krakowie zwraca uwagę na

OGŁOSZENIE PRZETARGU.

w „Dzienniku Urzędu Wojewódzkiego w Krakowie" na instalacje światła elektrycznego w budynku pocztowym w Częstochowie.

Termin złożenia ofert 24-go października 1929 r. godz. 12 w biurze Oddziału Lokalowego Dyrekcji.

Przes: **Inż. Dutczyński.**

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państw. we Lwowie ogłasza

PRZETARG PUBLICZNY.

na dostawę następujących materjałów na r. 1930:

1) Knoty do lamp i łożysk, 2) Siatki żarowe. 3) Wyroby żelazne, a to: nakrętki, nity, śruby, zawłóczki, wkrętki, gwoździe, drut, łańcuchy itd. 4) Sprężyny spiralne do cegieł i zderzaków. 5) Tkaniny i wyroby szmuklerskie. 6) Wyroby gumowe. 7) Wyroby powroźnicze, trawa morska i włosień koński. 8) Wyroby skórzane i pasy transmisyjne. 9) Pokost, sykatywa i olej lniany. 10) Farby, chemikalja, dekstryna, terpentyna i t. d. 11) Wyroby szklane, 12) Marterjały i przybory kancelaryjne. 13) Wyroby szczotkarskie. 14) Wyroby z drzewa, jak styliska, trzonki, taczki, węgiel drzewny, miotły brzozowe i t. d. 15) Czyściwo (odpadki bawełniane). 16) Szczeliwo: sznury i płyty azbestowe, konopie itd. 17) Odlewy żeliwne. 18) Odlewy stalowe. 19) Odlewy lanokute.

Dokładne ilości oraz bliższe szczegóły zawarte są w formularzach ofertowych, które otrzymać można w Wydziale Zasobów Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych we Lwowie, bezpośrednio — lub pocztą, za nadesłaniem należytości na porto.

Termin wniesienia ofert do dnia 15 listopada 1929 r.

Bliższe szczegóły przetargu zamieszczone są w „Monitorze Polskim" Nr. 234 z dnia 10 października 1929 r.

Magistrat m. Torunia ogłasza

PRZETARG OFERTOWY.

na pokrycie dachu na podkładzie betonowym budującego się gmachu Urzędu Województwa Pomorskiego.

Los I. Prace izolacyjne i wykonanie żłobów bitumicznych.

Los II. Krycie dachu warstwowego włącznie prac blacharskich.

Blankiety ofertowe otrzymać można za opłatą 2,— zł w Ratuszu, pokój 44, gdzie również należy składać gotowe oferty do dnia 18. 10. 1929 r., godz. 13.

Magistrat zastrzega sobie wolny wybór oferenta.

Toruń, dnia 9 października 1929 r.

Magistrat.

PRZETARG.

Komitet Budowy Gmachu Dyrekcji Lasów w Toruniu ogłasza niniejszem przetarg publiczny na roboty ślusarskie i zduńskie przy budowie wymienionego gmachu (ul. Mickiewicza, róg Moniuszki).

Ślepe kosztorysy i rysunki do przejrzenia, jak również potrzebnych informacyj udzieli Kierownik robót (gm. Urzędu Wojewódzkiego pokój 50).

Oferty odpowiadające przepisom Min. Robót Publ. L. III. 396/26 o oddawaniu państwowych dostaw w zamkniętych kopertach, zaopatrzone w napis „Oferta na roboty: ślusarskie, szklarskie albo zduńskie przy budowie gmachu Dyrekcji Lasów w Toruniu" składać należy pod wyżej wymienionym adresem osobiście lub pocztą do dnia 19. X. 1929 r. godz. 12, w którym to terminie nastąpi otwarcie ofert przez Komisję przetargową.

Do oferty należy dołączyć pokwitowanie Kasy Skarbowej o wpłaceniu wadjum w wysokości 5% oferowanej kwoty.

Komitet zastrzega sobie dowolny wybór oferenta.

Toruń, dnia 7-go października 1929 r.

Za Komitet Budowy: (—) **J. Sobieszczański.**

OGŁOSZENIE.

Okręgowy Urząd Ziemski w Grudziądzu ogłasza że: dnia 29 października 1929 r. o godz. 12 w południe odbędzie się w Suponinie, st. kolejowa Kotomierz wzgl. Pruszcz Pomorski, sprzedaż drogą licytacji najwięcej dającemu:

1. 1077,5 mtr. szyn pojedyńczych, typu cięższego (prof. „A"), cena wywoławcza 2 zł za metr.
2. 412 mtr. szyn podwójnych na podkładach żelaznych typu lżejszego (prof. „B"), cena wywoławcza 3 zł za 1 metr.
3. 241 mtr. szyn pojedyńczych typu lżejszego (prof. „B"), cena wywoławcza 1,50 zł za 1 mtr.

Wymienione szyny sprzedaje się loco Suponin w całości lub częściami.

Część szyn bez podkładów leży luźno, zaś część z podkładami znajduje się w ziemi — wydobycie szyn z ziemi i zabranie ich obowiązuje nabywcę.

Prezes Okręgowego Urzędu Ziemskiego w Grudziądzu.

---

6 Okręgowe Szefostwo Budownictwa ogłasza

PRZETARG NIEOGRANICZONY

na wykonanie prowizorycznej oczyszczalni biologicznej drewnianej w ziemi na lotnisku w Skniłowie.

Formularze ofertowe i warunki oferowania są do podjęcia w Kierownictwie budowy lotniska w Skniłowie pod Lwowem.

Otwarcie ofert dnia 17 października 1929 r.

6 Okręg Szef. Bud.
L. dz. 6907/29.

AUTOBUSY.

Z powodu likwidacji działu autobusowego sprzedajemy 8 sztuk posiadanych autobusów en blok wraz z całą aparaturą komunikacyjną i firmą lub też pojedyńczo:

Saurer szwajcarski model 1929 110 H. P. karoserja kryta 26 miejsc.

Mercedes-Benz model 1929, 55 H. P. model N. 46 karoserja 20 osobowa.

3 sztuki Mercedes-Benz modele N. 1 50 H. P. karoserje 18 osobowe.

Lancia model Pentaiota 75 H. P. karoserja kryta 20 osobowa.

Latil 45 H. P. karoserja 16 osobowa otwarta.

Tatra 4 cylindrowa trzyosiowa model „Zakopane" karoserja 16 osobowa.

Ceny i warunki sprzedaży bardzo dostępne.

Zakopiańska Spółka Samochodowa,
Zakopane, ul. Kamieniec.

Magistrat miasta Kalisza niniejszem ogłasza

SPRZEDAŻ Z PUBLICZNEJ LICYTACJI

trzech zbiorników znajdujących się na składzie firmy Polmin obok stacji kolejowej w Kaliszu, a będących własnością Elektrowni Miejskiej, a mianowicie:

1. Zbiornik śr. 150 cm. dług. 375 cm. z blachy żelaznej dna 5 mm., ściany 6 mm., z jednym włączem, rurą i kranem mosiężnym 1½ cala, wagi 970 kg.
2. Zbiornik śr. 115 cm. długości 600 cm. z blachy 5 mm. z kranem mosiężnym 1½ cala, wagi 845 kg.
3. Zbiornik śr. 140 cm. długości 530 cm. 1-no dno 5 mm. i 1-no 10 mm. z blachy 5 mm. i 10 mm., wagi .500 kg.

Licytacja odbędzie się dnia 29-go października b. r. o godzinie 10 rano w Kaliszu w sali posiedzeń Magistratu.

OGŁOSZENIE.

Nadleśnictwo Narewkowskie niniejszem podaje do wiadomości, że w dniu 21 października 1929 roku, o godzinie 10-ej rano, w lokalu N-ctwa Narewskowskiego w Świnoryjach odbędzie się licytacja na sprzedaż materjałów drzewnych, a mianowicie:

Kloców dębowych fornierowych 62.71 m³.
Kloców świerkowych 16.98 m³.
Opału szczapowego dębowego (nieprzebranego) 1548.69 metrów sześc.
Opału szczapowego dębowego (przebranego) 120.80 m³.
Opału świerkowego po przebraniu papierówki szczapowej 927.80 m³.
Opału szczapowego sosnowego 552.40 m³.
Opału szczapowego lipowego 555.40 m³

Warunki licytacji, projekt umowy oraz wykaz objektów są do przejrzenia w kancelarji Nadleśnictwa Narewkowskiego i Dyrekcji Lasów Państwowych w Białowieży.

Nadleśnictwo Narewkowskie.

OBWIESZCZENIE.

Naczelnik I Urzędu Skarbowego na powiat Warszawski na podstawie art. 1030 ust. post. cyw. podaje do publicznej wiadomości, że dnia 21 października r. b. o godz. 10-tej rano we wsi Zagroby, gm. Nieporęt, na lewym brzegu rzeki Narwi, odbędzie się sprzedaż z licytacji publicznej 139 m³ żwiru w pryzmacie oszacowanego na zł. 834,— (osiemset trzydzieści-cztery złote), zajętego za zaległe podatki Olkowskiego Tadeusza, Olkowskiego Juljana i Bera Józefa.

Powyższy żwir reflektanci mogą oglądać w dniu licytacji do godz. 10-tej rano.

Naczelnik Urzędu.

Ponowny

OFERTOWY PRZETARG PUBLICZNY

na instalację centralnego ogrzewania, wodociągów i kanalizacji w budynku „Hotelu Robotniczego" na Grabowie.

Ślepe kosztorysy i warunki techniczne nabyć można w magistracie m. Gdyni pokój nr. 15 III p. po cenach własnych.

Oferty wraz z kwitem Głównej Kasy Miejskiej na złożone wadjum w wysokości 5 proc. można składać osobiście lub przesyłać pocztą w zalakowanych kopertach z napisem: „Oferta na instalację centralnego ogrzewania, wodociągów i kanalizacji w budynku „Hotelu Robotniczego" na Grabowie" w Magistracie m. Gdyni pokój nr. 15 III. do dnia 21 października 1929 r. do godz. 12-tej, poczem nastąpi otwarcie ofert o 12,30.

Oferty nieodpowiadające warunkom nie będą uwzględnione.

Naczelnik Wydz. IV-go
(—) **inż. Piaskiewicz**

Prezydjum miasta
w z. (—) **M. Mosiewicz.**

PRZETARG PUBLICZNY.

Dyrekcja Kolei Państwowych w Radomiu ogłasza przetarg na ułożenie około 1000 m. b. rurociągu rozprowadzającego na st. Kowel i około 3000 m. b. rurociągu tłoczącego dla wodociągu st. Sarny z dostawą potrzebnej ilości zasuw, błotników, powietrzników i kształtek.

Potrzebne rury proste Dyrekcja posiada.

Termin składania ofert upływa w dniu 5 listopada 1929 r. o godzinie 14-ej.

Otwarcie ofert nastąpi w dniu 6 listopada o godzinie 12.

Szczegółowe warunki można otrzymać w Wydziale Drogowym w Radomiu, Plac 3-go Maja Nr. 1 w godzinach urzędowych za opłatą po 50 gr. za jedną stronicę.

Dyrekcja Kolei Państwowych w Radomiu.

OGŁOSZENIE POWTÓRNE

o przetargu ofertowym na dostawę drzewa szczapowego opałowego.

Państwowa Klinkiernia w Białopolu powiatu Hrubieszowskiego ogłasza niniejszym powtórnie przetarg ofertowy na dostawę 3000 metrów przestrzennych drzewa opałowego szczapowego (75% twarde i 25% miękkie) suchego z dostawą do Klinkierni w Białopolu. Termin dostawy od 1 listopada 1929 do 1 kwietnia 1930 r. pod warunkiem dostarczania miesięcznie nie mniej 600 mq. drzewa.

Oferty w zapieczętowanych kopertach z napisem „Oferta na drzewo" składać lub nadsyłać należy do kantoru Klinkierni w Białopolu do godziny 11-tej dnia 29 października 1929 r. Otwarcie komisyjne ofert nastąpi tegoż dnia o godzinie 12-tej. Warunki dostawy są do przejrzenia w kantorze Klinkierni. Do oferty należy dołączyć wadjum w gotówce lub papierach państwowych w wysokości 5% oferowanej za drzewo ceny.

Klinkiernia zastrzega sobie prawo dowolnego wyboru oferty, oddania dostawy częściami, oraz prawo unieważnienia przetargu.

OGŁOSZENIE O SPRZEDAŻY DREWNA.

Państwowe Nadleśnictwo Jachcice sprzeda najwięcej dającemu dnia 17 października br. o godzinie 9 przed południem w lokalu p. Sukowskiego, w Kruszynie za gotówkę drewno użytkowe i opałowe sosnowe, opałowe i użytkowe brzozowe dla kołodziei, z leśnictwa Osowagóra (Karpaty), oraz drewno opałowe z leśnictwa Jasiniec.

Bliższych wyjaśnień w sprawie wystawionego na sprzedaż drewna udzielą na życzenie ustnie odnośni pp. leśniczowie. Warunki sprzedaży ogłosi się przed licytacją.

Nadleśniczy Państwowy.

OGŁOSZENIE DOSTAWY

Związek Powiatów Woj. Pom. w Chełmnie

zamierza zakupić

kolejkę parową

o szerokości toru 600 mm, i to:

1. 2 lokomotywy, każda o sile 60—80 K. M. conajmniej o 3 osiach sprzężonych,
2. 60—80 wózków do przewozu kamienia, każdy o nośności conajmniej 1,5—2,0 t., przyczem część taboru może składać się z wózków kolebkowych,
3. toru do trakcji parowej 10—12 km. na podkładach żelaznych lub drewnianych,
4. 6—8 rozjazdów lewo- i prawostronnych i inne części składowe, jak złącza, śruby, haki itp.

Wymieniona kolejka może być nowa lub używana lecz w zupełnie dobrym stanie.

Oferty tylko pisemne należy składać do 10 listopada r. b,

W ofertach należy podać warunki płatności.

8046

W „Monitorze Polskim" i „Poznańskim Dzienniku Wojewódzkim" ogłasza się równocześnie

PRZETARG PUBLICZNY

na wykonanie instalacji elektrycznej, centralnego ogrzewania, wodociągów, instalacji gazowej, kanalizacji, przy budowie gmachu Funduszu Bezrobocia w Poznaniu.

Złożenie ofert 28 X. 1929 r o godz. 10^{45}. Wadjum 5%. Podkładki submisyjne w cenie 5.— zł wydaje oraz informacyj udziela niżej podpisany Urząd.

Państwowa Inspekcja Budowlana

Poznań-Miasto

Wały Kościuszki 3 (sutereny)

8043

L. Dz. IX/74200/29

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Krakowie ogłosiła przetarg publiczny na dostawę w okresie rocznym

odlewów kutolanych.

Termin składania ofert do dnia 4. XI. br. godz. 12-ta w południe.

Bliższe szczegóły ogłoszone są w „Monitorze Polskim" Nr. 231 z dnia 7-go października 1929.

8000

2 autobusy „Chevrolet“

na 18 osób w b. dobrym stanie zaraz na sprzedaż
8014 **St. Ginter i Sp., Mikstat, pow. Ostrzeszów.**

Lokomobila i maszyny parowe na sprzedaż. Lokomobila leżąca „Lanza“ 50 KM. Maszyna parowa „Selwig i Lange“ 100 KM. oraz maszyna parowa 50 K. M. firmy Zobel po niskiej cenie i na dogodnych warunkach, sprzeda **J. Stranz, Bydgoszcz**, Nakielska 64, tel. 1486. 8020

Skład

szkła, porcelany i sprzętów metalowych

w mieście 22000 ludności, przy głównej ulicy do sprzedania za ca. 30000 zł. Oferty do adm. „Rynku Metalowego i Maszynowego“ pod „Ceramika“ nr. 7986.

Maszynę parową ca. 15 K. M.

obejrzeć można w biegu — sprzeda korzystnie **Farbiarnia Hans Schneider, Gdańsk — St. Albrecht.** 8044

Chevrolet ciężarowy kryty

sprzeda korzystnie 8045
Farbiarnia SCHNEIDER, Gdańsk — St. Albrecht.

Starszy pan, sądownie zaprzysiężony rewizor ksiąg, poleca się Szan. Kupiectwu i Przemysłowi

do wszelkich prac buchalteryjnych

do kontroli ksiąg, zestawiania bilansów po cenach bardzo przystępnych Zapewnia sumienną pracę.
Zgłoszenia uprasza się do admin. niniejszego pisma pod nr. 300.

Inżynier lub technik

obeznany z projektowaniem i założeniem centralnych ogrzewań, starszy i doświadczony natychmiast potrzebny. Wysoka pensja i ewtl. prowizja. Oferty uprasza się skierować do adm „Rynku Metalowego i Maszynowego“ pod nr. 7968

Inżynier-mechanik

z długoletnią praktyką na kierowniczych stanowiskach w ruchu, z dokładną znajomością organizacji masowej produkcji, ostatnio kilkoletni kierownik fabryki elektrotechnicznej i wyrobów metalowych, poszukuje odpowiedniego stanowiska. Może złożyć 10.000 zł kaucji. Poważne referencje. Oferty **Biuro Pietraszka, Warszawa, Marszałkowska 115** dla **WM 714.** 8042

POSZUKUJEMY 8048

zdolnych akwizytorów

podróżujących z branży techniczno-ogniowej. Technicy, inżynierowie mają pierwszeństwo. Zgłoszenia kierować pod **„Kotły“ do „Ruchu“, Kraków, Szczepańska**

KUPNA

HANDEL STAREGO ŻELAZA
E. RZEPCZYŃSKI Sp. z o. o.

Poznań, ul. Przemysłowa 22 — Telefon 22-29

7575 **Kupujemy**

stare żelazo, stare maszyny oraz metale

PŁACIMY NAJWYŻSZE CENY RYNKOWE.

Poszukujemy kupna mało używanej

sztancy ekscentrycznej i maszyny „Shaping“

Łaskawe oferty z dokładnym opisem i warunkami płatności prosimy pod nr. 7995 do admin. „Rynku Metal. i Maszyn.“

SUSZARNIĘ

kupię rodzaju Förster, Vogel, Schulz, lub innego, do suszenia węgla brunatnego.

Firlej, Międzychód n/W.
7992

Motory ropne

128

6—10 i 15 KM kupimy. „FRANPOL“, Poznań, Grobla 27.

Potrzebna

piła taśmowa

do wycinania cienkich deszczułek

ANTONI SZMAJ, przemysł i handel drzewny
Grabów nad Prosną. 8018

Do uruchomienia urządzenia cegielnianego poszukuje się kupna

1 lokomobili lub motoru

o 15 do 30 PS mocy, lub powyżej. Oferty z opisem na nowe wzgl. też w używanym stanie znajdujące się maszyny uprasza się skierować do Biura Ogłoszeń „Par“ Poznań, Aleje Marcinkowskiego 11 pod nr. 41,94. 8011

„R. Met.“

WARUNKI DLA INSERENTÓW I ABONENTÓW:

CENY OGŁOSZEŃ: **1/1 str. 150 zł, ½ str. 75 zł, ¼ str. 45 zł, 1/8 str. 25 zł, 1/16 str. 15 zł. Na I str. okładki 100%, na II. i IV. str. 50%, na III str. 30% dopłaty. — Artykuły opisowe z dopłatą 100%. — Dostarczenie kliszy autypij z wyraźnych fotografij po 14 groszy za cm². W Gdańsku obowiązują powyższe ceny w guldenach. Ogłoszenia z zagranicy oblicza się w markach niemieckich. W wydaniach specjalnych obowiązuje taryfa inna. Miejscem wykonania zleceń i zapłaty jest Poznań; w kwestjach spornych miarodajny jest Sąd Grodzki (Okręgowy) w Poznaniu. Na wypadek skargi sądowej, nadzoru sądowego lub konkursu przyznane rabaty upadają. Konto czekowe P. K. O. w Poznaniu Nr. 202-796.**